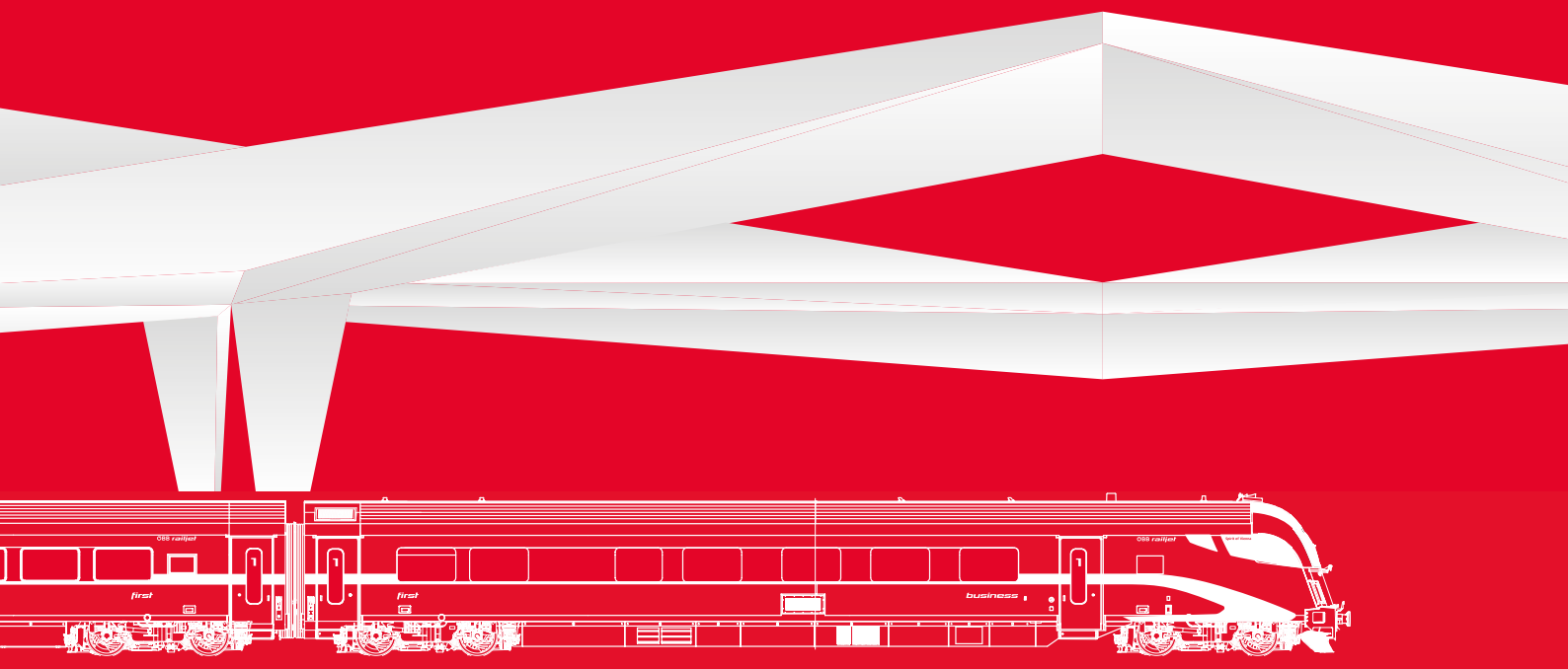
Geschäftsbericht 2014

# ÖSTERREICH **BESSER** BEWEGEN

ÖBB




## GESCHÄFTSBERICHT 2014
## ÖBB-INFRASTRUKTUR AG

# Inhalt


**KONZERNLAGEBERICHT** 2

**A.** Struktur, Beteiligungen und Zweigniederlassungen 2
**B.** Wirtschafts- und Prognosebericht 3
**C.** Personalbericht 20
**D.** Immobilienmanagement 23
**E.** Forschungsbericht 24
**F.** Umweltbericht 25
**G.** Barrierefreiheit 27
**H.** Konzernbeziehungen 27
**I.** Chancen-/Risikobericht 28
**J.** Vorgänge von besonderer Bedeutung, die nach Abschluss des Wirtschaftsjahres eingetreten sind 33
**K.** Anmerkungen zum Lagebericht 33

Glossar 34
Erklärung gem. § 82 (4) Z 3 BörseG 35

**KONZERNABSCHLUSS** 36

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2014 36
Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung und sonstiges Ergebnis 2014 37
Konzern-Bilanz zum 31.12.2014 38
Konzern-Geldflussrechnung 2014 39
Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2014 40

**ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNABSCHLUSS ZUM 31.12.2014** 41

**A.** Grundlagen und Methoden 41
**B.** Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 56
**C.** Sonstige Angaben zum Konzernabschluss 80

**BESTÄTIGUNGSVERMERK** 110

# Konzernlagebericht

## A. STRUKTUR, BETEILIGUNGEN UND ZWEIGNIEDERLASSUNGEN

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat einerseits die Nutzung und die Bereitstellung der österreichischen Schieneninfrastruktur kostengünstig und für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei sicherzustellen. Andererseits errichtet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die österreichische Schieneninfrastruktur im Auftrag bzw. zum Nutzen des Eigentümers Republik Österreich. Die Finanzierung der Investitionen für den Schieneninfrastrukturausbau wird nunmehr über den erwirtschafteten Cash Flow, über Fremdkapital sowie Haftungen und Zuschüsse des Bundes auf Basis mehrjähriger Rahmenpläne sichergestellt. Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB-Konzerns werden durch die Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH wahrgenommen.

Die Muttergesellschaft Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Holding AG) ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Der Sitz der Gesellschaft ist Am Hauptbahnhof 2, A-1100 Wien, und die Gesellschaft ist in dem beim Handelsgericht Wien geführten Firmenbuch unter der FN 247642f eingetragen. Die ÖBB-Holding AG hält sämtliche Anteile der ÖBB-Infrastruktur AG.

### Die Beteiligungen

In der Beteiligungsübersicht im Anhang des Konzernabschlusses des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sind seine Beteiligungen vollständig angeführt. Einen Überblick über die Anzahl der Beteiligungen im In- und Ausland liefert folgende Übersicht:

| | per 31.12.2014 | per 31.12.2013 |
|---|---|---|
| Beteiligungen >50% | 23 | 31 |
| Beteiligung 20-50% | 3 | 3 |
| *davon im Ausland* | *1* | *1* |
| Beteiligungen <20% | 4 | 2 |
| *davon im Ausland* | *1* | *1* |
| **Summe** | **30** | **36** |
| *davon im Ausland* | *2* | *2* |

### Der Konzern und seine Zweigniederlassungen

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern betreibt in Österreich 1.110 Verkehrsstationen sowie die Schieneninfrastruktur, die von der ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG, zwei weiteren zum ÖBB-Konzern gehörigen Gesellschaften und von anderen, nicht zum ÖBB-Konzern gehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) genützt werden. Der Fortsetzungsbedarf der bis 31.12.2014 begonnenen Rahmenplaninvestitionen – unter Berücksichtigung der Auswirkung der Fortschreibung des Rahmenplanes 2014 – 2019 und vorausvalorisiert mit 2,5% – beträgt rd. 9.970,0 Mio. EUR.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat folgende wesentliche Tochtergesellschaften und Beteiligungen:

Die Reinigung der Bahnhöfe, die Sonderreinigung wie z.B. Graffitientfernung sowie Sicherheits- und Servicedienstleistungen werden von der Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG wahrgenommen.

Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH bietet moderne Immobilien-Dienstleistungen an, konzernintern und auch extern. Ihr Aufgabengebiet umfasst den Verkauf und die Verwertung von Immobilien, Projektentwicklung, Bahnhofsoffensive, Liegenschaftsverwaltung, Facility Management, Raummanagement sowie die Vertragsabwicklung für Filmproduktionen und Events auf Bahnhöfen.

Die Beschaffung und konzernübergreifende Vermietung von schienengebundenen Fahrzeugen und Geräten sowie Straßenfahrzeugen, deren Einkauf, Finanzierung sowie die Instandhaltung und die Wartung liegen im Aufgabenbereich der Rail Equipment GmbH & Co KG.

Die Güterterminal Werndorf Projekt GmbH wurde zur Realisierung des Güterterminals Werndorf im Zuge eines Privat-Partnership-Modells errichtet und vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern im Jahr 2012 erworben.

Die WS Service GmbH wurde Ende 2013 gegründet und erbringt Dienstleistungen für und im Zusammenhang mit Weichen, so insbesondere die Wartung, Inspektion und Instandsetzung an Weichen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist seit 2011 zu 50% an der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE und somit am Großprojekt „Errichtung des Brenner Basistunnels“ beteiligt. Die nötigen Finanzmittel werden der ÖBB-Infrastruktur AG zusätzlich zum jeweils geltenden Rahmenplan zur Verfügung gestellt. Für den Erwerb der Anteile hat

die Republik Österreich der ÖBB-Infrastruktur AG über die ÖBB-Holding AG einen Gesellschafterzuschuss in Höhe der Anschaffungskosten der Beteiligung geleistet.

Die Weichenwerk Wörth GmbH ist Österreichs Marktführer bei der Produktion von Weichen, Isolierstößen und weichenbezogenen Logistikleistungen und konnte sich vor allem im Oberbauhandel sowie im Geschäftszweig Industrieweichen auch als Exporteur nach Südost- und Westeuropa positionieren. Die Beteiligung der ÖBB-Infrastruktur AG beträgt 30%.

Unternehmensgegenstand der Breitspur Planungsgesellschaft mbH (Anteil 25%) ist die Planung der Weiterführung der 1520 Millimeter Breitspur-Schieneninfrastruktur von der Grenze der Ukraine durch die Slowakei nach und in Österreich. Die Anteile wurden im Jahr 2013 von der ÖBB-Holding AG erworben.

Weitere wesentliche Tochtergesellschaften des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sind die ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG, die Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & CO KG, die Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Gauermanngasse 2-4 Projektentwicklung GmbH & Co KG sowie die Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG.

# B. WIRTSCHAFTS- UND PROGNOSEBERICHT

## B.1. Gesamtwirtschaftliches Umfeld

### Konjunkturverlauf

Die optimistischen Anzeichen zur Jahreswende 2013/14 machten ab dem 3. Quartal 2014 der Sorge vor einer neuerlichen Rezession Platz. Anlass dafür gab diesmal auch die heimische Wirtschaftsentwicklung und jene Deutschlands. In beiden Ländern war die Industrieproduktion im zweiten Halbjahr stagnierend.

Im Jahr 2014 bremste die Bankenkrise die Kreditvergabe und die Investitionstätigkeit der Realwirtschaft in der Eurozone. Die Zentralbanken Japans, der USA und der Eurozone verfolgen weiterhin eine „Politik des billigen Geldes“. Sichtbarste Folge sind Preissteigerungen bei Aktien und Immobilien.

Für 2015 lässt das Sinken des Eurokurses relativ zum US-Dollar und zum chinesischen Yuan auf steigenden Exporterfolg hoffen. Seit dem Frühjahr wurde die Wachstumsprognose 2015 der Eurozone von 1,7% auf 0,9% zurückgenommen. Hingegen haben die Konjunkturerwartungen für China (+7,3%) und für die USA (+3,1%) gehalten.

**Wirtschaftsentwicklung weltweit** (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in % real)

| Brutto-Inlandsprodukt | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|---|---|---|
| Österreich | 0,2 | 0,4 | 0,5 |
| Eurozone | -0,5 | 0,8 | 0,9 |
| EU | 0,0 | 1,3 | 1,4 |
| USA | 2,2 | 2,2 | 3,1 |
| China | 7,7 | 7,3 | 7,3 |
| Welthandel | 2,7 | 3,7 | 4,0 |

Quelle: WIFO, Dezember 2014, Prognose für 2014 bis 2016

2014 ist das Wachstum in Österreich mit 0,4% neuerlich weit hinter den von den Wirtschaftsforschern ursprünglich erwarteten 1,7% zurückgeblieben. Für 2015 ist der erwartete Anstieg des Brutto-Inlandsprodukts mit 0,5% prognostiziert. Rückenwind könnte die Wirtschaft 2015 vom drastisch gesunkenen Rohölpreis erhalten. Allerdings könnte dieser Vorteil durch Turbulenzen um die griechischen Staatsschulden sowie wirtschaftliche Folgen der weiter andauernden Ukraine-Krise mehr als kompensiert werden.

## Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich

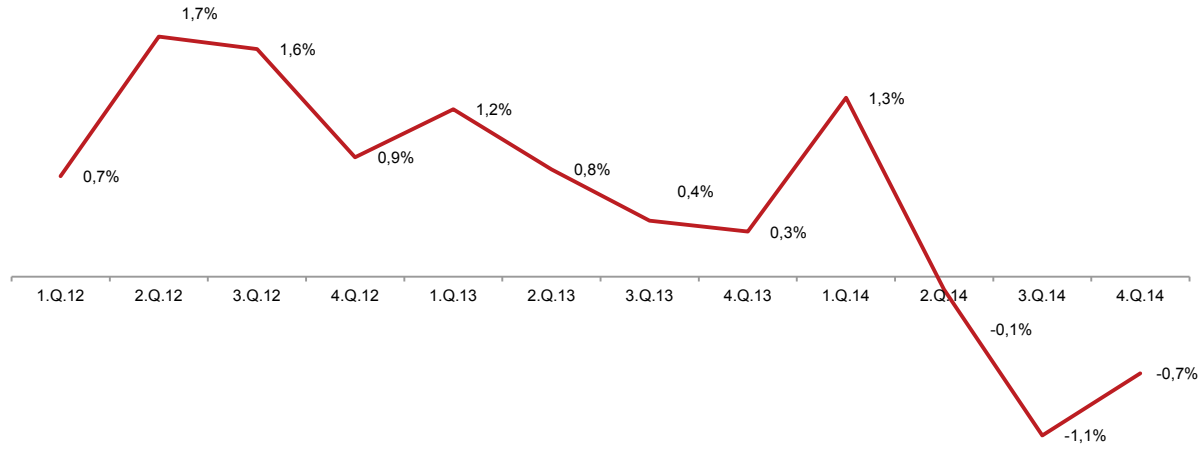
| Größe | Einheit | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|---|---|---|---|
| Brutto-Inlandsprodukt | Änderung gegenüber dem Vorjahr in % (real) | 0,2 | 0,4 | 0,5 |
| Marktwachstum Österreich* | | 1,9 | 3,0 | 3,5 |
| Warenexporte | | 2,8 | 1,2 | 2,5 |
| Warenimporte | | 0,2 | 0,9 | 2,5 |
| Herstellung von Waren | | 0,6 | 0,2 | 1,0 |
| Brutto-Anlageinvestitionen | | -1,5 | 1,4 | 1,1 |
| Rohölpreis (Brent) | Änderung gegenüber dem Vorjahr in % | -2,6 | -8,0 | -25,0 |
| Finanzierungssaldo des Staates | % des BIP | -1,5 | -3,0 | -2,4 |
| Inflationsrate | % | 2,1 | 1,6 | 1,5 |
| Arbeitslosenquote | % der Erwerbspersonen | 4,9 | 5,0 | 5,3 |

Quelle: WIFO, Dezember 2014, Prognose 2014 bis 2016

*Veränderung der realen Importe der Partnerländer gewichtet mit österreichischen Exportanteilen

Die Entwicklung der Komponenten „Produktion von Waren" und „Waren-Import/ -Export" ist insbesondere für den Schienen-Güterverkehr entscheidend. Der Anstieg der Warenimporte und -exporte lag 2014 wieder deutlich unter den Prognosen. Es bleibt zu hoffen, dass das für 2015 prognostizierte Wachstum von 3,5% erreicht wird. Auch die Herstellung von Waren hat 2014 entgegen der ursprünglichen Wachstums-Erwartung von 3,5% nahezu stagniert. Die Industrieproduktion ist im zweiten Halbjahr 2014 überraschend ins Minus gerutscht. Für 2015 wird ein Anstieg der Sachgüterproduktion um 2,5% erwartet.[1]

**Entwicklung der Industrieproduktion** (ohne Bauindustrie, Änderung gegenüber dem Vorjahresquartal):

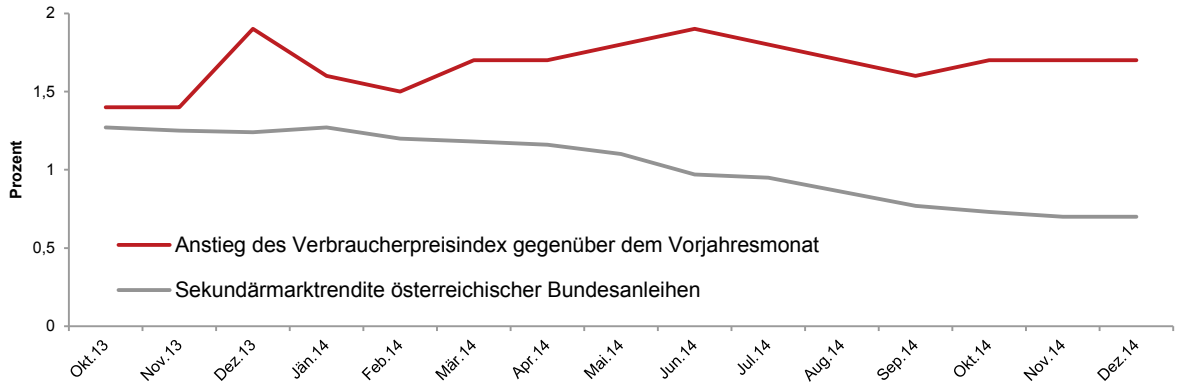



Quelle: Statistik Austria, Produktionsindex ÖNACE 2008 (Ø 2010=100), EU harmonisiert arbeitstägig bereinigt

[1] WIFO, Prognose für 2014 und 2015, 17.09.2014

### Kapitalmärkte und Staatshaushalte

**Entwicklung der Kapitalkosten und Verbraucherpreisindex**




Quelle: OeNB und Statistik Austria

Das Zinsniveau von Bundesanleihen ist entscheidend für die Bedingungen der Aufnahme von Fremdkapital durch die ÖBB-Infrastruktur AG. Aufgrund der vom Bund übernommenen Haftung für Anleihen und bestimmte Kredite hängt der Zinssatz von Neuemissionen stark von der Zinsentwicklung österreichischer Bundesanleihen ab. Die Sekundärmarktrendite der Bundesanleihen war zum Jahresende 2013 nochmals kurzfristig auf über 1% gestiegen, ist aber seither auf 0,6% gefallen. Die Inflationsrate lag – ausgenommen im Dezember – zwischen 1,5% und 2%. Das ist etwa 1% höher als die Sekundärmarktrendite der Bundesanleihen. Die Sekundärmarktrendite gilt für einen Anleihe-Mix, mit relativ kurzen Restlaufzeiten. Auch langfristige Anleihen sind – wenn auch auf deutlich höherem Niveau – vom derzeitigen Zinstief betroffen. Die ÖBB-Infrastruktur AG kann daher ihre Fremdkapitalaufnahmen nach wie vor zu günstigen Konditionen finanzieren. Auch im Jahr 2015 dürften Anleihe-Emissionen der ÖBB-Infrastruktur AG von einer weiterhin relativ guten Bonität des österreichischen Staates profitieren. Der Ausblick für die Republik Österreich wurde von der Ratingagentur Moody's Ende Februar 2014 von negativ auf stabil bei unveränderter Bestnote Aaa erhöht. Standard & Poor's hat Ende September 2014 das Rating der Republik Österreich mit AA+ (stabil) bestätigt. Die Ratingagentur Fitch hat im Jänner 2015 die Bestnote AAA auf AA+ gesenkt. Wie bei Moody's wird der Ausblick als stabil bezeichnet.

## B.2. Marktumfeld, Branchenentwicklung und Trends

### Politische und regulatorische Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene

#### Revision des ersten Eisenbahnpakets

Ende Oktober 2012 wurde die Revision des ersten Eisenbahnpakets (Recast) auf europäischer Ebene beschlossen. Demnach hätte der nationale Gesetzgeber die Bestimmungen bis spätestens Juni 2015 umzusetzen. Ein erster Vorentwurf zur Novellierung des Eisenbahngesetzes liegt vor. Wesentliche Änderungen betreffen die Neugliederung und Neudefinition des Mindestzugangspakets und der Serviceeinrichtungen bzw. Serviceleistungen. Insbesondere wird der Zugang zu Serviceeinrichtungen und die Gewährung von Serviceleistungen detailliert geregelt. Die Zuständigkeiten der Schienen-Control-Kommission wurden wesentlich erweitert – dies betrifft u.a. Kontroll- und Einsichtsrechte.

Im Rahmen des Single European Railway Area Committee (SERAC) werden insgesamt neun Durchführungsrechtsakte zu einzelnen Artikeln der Novelle verhandelt. Diese sind unmittelbar anwendbar und bedürfen keiner gesonderten Umsetzung in nationales Recht. Nach Rechtsmeinung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) sind die Durchführungsrechtsakte jedoch erst mit Inkrafttreten des Recasts verbindlich, da sonst der nationale Umsetzungsspielraum, der einer Richtlinie innewohnt, eingeschränkt wird.

Abgeschlossene Durchführungsrechtsakte
- Art 5 Befugnisse Regulator: u.a. verstärkte Auskunftspflichten
- Art 15 Rail Market Monitoring: statistische Pflichten
- Art 25 EU-Lizenzen für EVUs

In Verhandlung befindliche Durchführungsrechtsakte
- Art 7/ Art 31 (1) Essential Facilities: diskriminierungsfreier Zugang zu Serviceeinrichtungen/ Serviceleistungen (u.a. Wartungseinrichtungen, Bahnhöfe, Abstellgleise, Güterterminals)
- Art 31 (3) Direkte Kosten: Festlegung der Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen. Des Weiteren werden etwaige Zuschläge normiert, die der Infrastrukturbetreiber festlegen kann. Verhandlungen auf EU-Ebene sind abgeschlossen, Abstimmung folgt im Frühjahr 2015
- Art 31 (5) Lärmdifferenziertes Benützungsentgelt: Verhandlungen vorerst abgeschlossen, derzeit in der Inter-Service Consultation (kommissionsinterne, dienststellenübergreifende Konsultation aller beteiligten und betroffenen Referate und Abteilungen)
- Art 32 (4) ETCS-differenziertes Benützungsentgelt: Steuerliche Begünstigungen zur weiteren Verbreitung von ERTMS, Abstimmung voraussichtlich im Juni 2015
- Art 41 Bewerber: Stellt einen Kriterienkatalog für Infrastrukturbenützer dar und regelt Definitionen, Vorauszahlungen und Angebotserstellung
- Art 42 (1) Rahmenverträge: Neuregelung über Zuteilung von Kapazitäten, Minimierung von Bürokratie sowie die Sicherstellung der Wahrung von Geschäftsgeheimnissen

Aufgrund der Vielzahl an Regelungsinhalten ist ein zeitnaher Abschluss bzw. ein Inkrafttreten bis Juni 2015 nicht gesichert.

## Viertes Eisenbahnpaket

Um den europäischen Eisenbahn-Verkehrsmarkt weiter zu liberalisieren und zu vereinheitlichen, legte die Europäische Kommission im Jänner 2013 einen aus drei Richtlinien und zwei Verordnungen bestehenden Entwurf zum vierten Eisenbahnpaket vor:
- Weitere Öffnung des nationalen Eisenbahn-Personenverkehrsmarktes inklusive einer Änderung der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge (1370/2007) im Sinn einer Ausschreibungspflicht, anstelle der Wahlfreiheit mit Direktvergaben;
- Unbundling von Bahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen: das bedeutet, vertikal integrierte Unternehmen und eine Holdingstruktur wie die der ÖBB können nur aufrechterhalten werden, wenn die Voraussetzung erfüllt wird, dass strenge „Chinese Walls" für die notwendige rechtliche, finanzielle und operationelle Unabhängigkeit bestehen;
- Weiterentwicklung der Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) hinsichtlich Vereinheitlichung der Fahrzeug-Zulassungen und Sicherheitsbestimmungen sowie Änderungen der Sicherheits- und Interoperabilitäts-Richtlinien.

Die Verhandlungen zwischen Europäischer Kommission, Europäischem Parlament und Europäischem Rat sind derzeit im Gange.

Die 1. Lesung des Europäischen Parlaments über das gesamte Paket hat im Februar 2014 stattgefunden. Derzeit finden Verhandlungen im Ministerrat statt. Zur Debatte steht insbesondere, ob die Rechtsakte zu den technischen Aspekten (Interoperabilität, Sicherheit, Europäische Eisenbahnagentur) vorrangig behandelt werden sollen und die beiden weiteren, politisch orientierten Rechtsakte vom Paket getrennt werden sollen.

Mit einer Entscheidung zur Trennung von Bahninfrastruktur- und Eisenbahnunternehmen ist frühestens im Frühjahr 2015, mit einer Einigung über alle Inhalte des Pakets voraussichtlich frühestens Mitte 2015, zu rechnen. Bis zu diesem Zeitpunkt können sich die Inhalte des Pakets noch verändern. Sollten die Kernforderungen des Kommissionsvorschlags vollinhaltlich verabschiedet werden, wäre mit Auswirkungen auf den ÖBB-Konzern zu rechnen. Das Parlament ist bereits auf den Änderungsbedarf eingegangen. Die Stärken von Holding-Strukturen werden grundsätzlich anerkannt. Bei der Marktöffnung gibt es längere Übergangsfristen.

## Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) und Connecting Europe Facility (CEF)

Ende 2013 wurden Verordnungen zu den Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V Leitlinien) und die Verordnung Connecting Europe Facility (CEF) erlassen, die Regelungen für die europäische Finanzierung der Transeuropäischen Netze darstellt.

Der Zweck der Verordnung TEN-V ist die Schaffung fehlender Verbindungen, v.a. im grenzüberschreitenden Verkehr, die Verbesserung der Infrastrukturqualität in den neuen Mitgliedstaaten, inkl. Ausbau der Ost-West-Verbindungen, die Erhöhung der Vernetzung der Verkehrsträger (Multimodalität) und ein effizienter Einsatz verfügbarer Finanzmittel, um eine Reduktion der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 60% bis 2050 (Weißbuch Verkehr 2011) sowie eine Verbesserung der Interoperabilität zu erzielen.

Das Gesamtnetz beinhaltet ein Kernnetz (Fertigstellung bis 2030), welches jene Infrastruktur umfasst, die von strategisch größter Bedeutung ist und den größten europäischen Mehrwert bietet. Das ergänzende Netz (Fertigstellung 2050) ermöglicht einen weitreichenden Zugang zu allen Regionen der Mitgliedstaaten.

Für die Umsetzung des Kernnetzes werden Kernnetzkorridore festgelegt. Die Erstellung des Arbeitsplanes für die Implementierung der Kernnetzkorridore erfolgt in sogenannten Korridorforen unter dem Vorsitz der Europäischen Kommission, die für jeden Kernnetzkorridor einen „Europäischen Koordinator" eingesetzt hat. Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt in ihrer Funktion als Schieneninfrastrukturbetreiber an den Korridorforen teil. Der Entwurf des Arbeitsplanes zur Implementierung der Kernnetzkorridore wurde bis Ende 2014 erarbeitet.

Vier strategisch wichtige Achsen für Österreich sind sowohl im Kernnetz als auch im Finanzplan 2014 bis 2020 enthalten:
- Baltisch – Adriatische Achse (in Österreich: Nordbahn, Pontebbana mit Semmering-Basistunnel neu und Koralmbahn, Wien – Bratislava)
- Korridor Orient – östliches Mittelmeer (in Österreich: Nordbahn, Ostbahn, Wien – Bratislava)
- Skandinavien – Mittelmeer-Korridor (in Österreich: Brennerachse)
- Rhein – Donau-Korridor (in Österreich: Donauachse)

Die TEN-V Verordnung enthält des Weiteren Vorgaben für technische Voraussetzungen. Zusätzlich zur Anwendung der TSI (Technische Spezifikationen der Interoperabilität) muss das ergänzende Netz bis 2050 vollständig elektrifiziert sowie mit ERTMS (European Rail Traffic Management System) ausgestattet sein. Weitere Anforderungen, die die Infrastruktur des Kernnetzes erfüllen muss, sind eine Standardspurweite von 1.435 mm sowie für Güterverkehrsstrecken die Voraussetzung einer Achslast von mindestens 22,5 t, 100 km/h und eine Zuglänge von 740 m.

Im mehrjährigen Finanzrahmen der EU (2014 bis 2020) ist unter dem Titel „Connecting Europe Facility" (CEF) eine verstärkte Konzentration von Mitteln auf den Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes vorgesehen.

Die CEF wurde im Plenum des Europäischen Parlaments mit einem Gesamtvolumen von 26,2 Mrd. EUR für Verkehrsprojekte im Zeitraum zwischen 2014 und 2020 festgelegt. Am 11.09.2014 erfolgte ein erster Aufruf für Projektvorschläge, für die ein Budget von ca. 12 Mrd. EUR vorgesehen ist. Die ÖBB-Infrastruktur AG brachte gemeinsam mit dem BMVIT Projektvorschläge zur Ko-Finanzierung ein, die insbesondere den Brenner Basistunnel und die Baltisch-Adriatische Achse betreffen.

## Marktumfeld

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern wird von zahlreichen Umfeld-Faktoren beeinflusst.

Ökonomische Entwicklungen:
- Als spürbare Folgewirkung der weltweiten Krise ist die Situation im Gütertransport noch immer angespannt.

Rechtliche Entwicklungen:
- Recast des 1. Eisenbahnpakets auf europäischer Ebene
- Kommendes 4. Eisenbahnpaket mit drei Gesetzesvorschlägen (Unbundling, Liberalisierung des nationalen Personenverkehres und Stärkung der ERA)

Politische Entwicklungen:
- Der Spardruck nimmt für den Staat, bedingt durch die Verschuldungs-Situation in der Euro-Zone, deutlich zu. In diesem Zusammenhang ist verstärkt mit politischen Diskussionen über die ausgabenseitige Budgetsanierung des Staatshaushalts und damit verbundenen Diskussionen über Infrastruktur-Großprojekte zu rechnen.
- Anhebung des durchschnittlichen Pensionsalters und fast vollständige Einstellung der Frühpensionierungen

Technische Entwicklungen:
- Ausbau der Interoperabilität und Harmonisierung der EU-Netze (TSI, ETCS)
- Fortsetzung eines weltweiten Bewusstseins- und Technologieschubs durch Investitionsoffensive in alternative Energie- und Antriebsformen

### Entwicklung des gesamten Schienengüterverkehrs

Stabil bis steigend entwickelt sich der Schienen-Güterverkehr in Ungarn, Slowenien, Deutschland, Polen und der Slowakei. Relativ stabil ist der Verlauf in Tschechien und Österreich. Nach einer Erholung in den Jahren 2010 und 2011 tendenziell rückläufig ist der Schienen-Güterverkehr in Rumänien, Italien und der Türkei. In Bulgarien hat sich der Güterverkehr der Bahnen auf sehr niedrigem Niveau stabilisiert, in Kroatien geht der Rückgang weiter.

Zum Jahresende 2014 waren wie im Vorjahr 31 Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Nutzung der ÖBB-Infrastruktur berechtigt.

### Energiemarkt

Im Bereich Energie liegt der Fokus aufgrund der schwierigen Elektrizitätsmarktverhältnisse derzeit vor allem auf der Optimierung der altersbedingt erforderlichen Reinvestitionen in bestehende Wasserkraftwerke unter Berücksichtigung der Life Cycle-Kosten. Langfristig wird ein Ausbau bzw. eine Optimierung der Eigenproduktion (bisher ein Drittel des Jahresbedarfs) um 25% angestrebt, um damit die Abhängigkeit von Fremdstrombezügen zu reduzieren, wobei in den nächsten Jahren auch vermehrt die Bahnstromerzeugung aus Wind- und Sonnenenergie forciert werden soll.

### Bauwirtschaft

Die Kosten- bzw. Preisniveaus in der Bauwirtschaft sind wesentlich von den maßgeblichen Rohstoffen (Ausgangs- und Grundstoffe im Fertigungsprozess) und den Fertigungsprodukten wie Beton, Schotter, Stahl, Kupfer, Diesel oder Benzin beeinflusst. Die Änderungen sind in den bauspezifischen Indexwerten abgebildet.

Der Baupreisindex erhöhte sich im dritten Quartal 2014 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,8%. Eine moderate Erhöhung der Preise ist im Tiefbau und im Straßenbau mit je 0,9% verzeichnet worden. Im Brückenbau stagnierten die Preise und der sonstige Tiefbau verteuerte sich um 1,0%. Die Preise im Hochbau legten im Vergleichszeitraum mit einem Plus von 2,5% zu[2].

Der Großhandelspreisindex ist im dritten Quartal 2014 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,7% gefallen. Dies bildet sich z.B. bei Gasöl (inkl. Diesel) mit minus 5,9%, Aluminium mit minus 2,8% und Kupferblech mit minus 0,4% ab; hingegen erhöhte sich Edelstahl um 5,8%[3].

Das Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO) geht in seiner Bauprognose mittelfristig (2015 bis 2017) von geringen, aber stabilen Realzuwächsen für den Tiefbau aus[4].

## B.3. Umsatzentwicklung

| **Überblick** | 2014 | 2013 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|---|---|---|---|
| Zugkilometerleistung in Mio. | 145,1 | 142,8 | 2,3 | 2% |
| Gesamtbruttotonnenkilometer in Mio. | 75.162,7 | 72.965,8 | 2.196,9 | 3% |
| Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB-Kraftwerken in GWh | 668 | 718 | -50 | -7% |
| Bahnstrom ab Oberleitung in GWh | 1.740 | 1.770 | -30 | -2% |
| Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m² | 2.760 | 2.697 | 63 | 2% |
| Umsatzerlöse in Mio. EUR | 2.176,1 | 2.155,3 | 20,8 | 1% |
| Gesamterträge in Mio. EUR | 3.114,7 | 3.047,4 | 67,3 | 2% |
| Gesamterträge je MitarbeiterIn in TEUR | 184 | 189 | -5 | -3% |

### Leistungsindikatoren

Als wichtiger Indikator zur Beurteilung der operativen Leistungserbringung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns dient die Entwicklung der Zugkilometerleistung (Zkm). Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Leistungsvolumen insgesamt auf rd. 145,1 Mio. Zkm (Vj: rd. 142,8 Mio. Zkm).

| **Entwicklung der Zugkilometer nach Verkehrsart** in Mio. | 2014 | 2013 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|---|---|---|---|
| Reiseverkehr | 96,8 | 95,6 | 1,2 | 1% |
| *davon ÖBB-Konzern* | *92,1* | *91,2* | *0,9* | *1%* |
| Güterverkehr | 41,1 | 39,7 | 1,4 | 4% |
| *davon ÖBB-Konzern* | *33,3* | *33,1* | *0,2* | *1%* |
| Dienst- und Lokzüge | 7,2 | 7,4 | -0,2 | -3% |
| *davon ÖBB-Konzern* | *6,2* | *6,5* | *-0,3* | *-5%* |
| **Gesamt** | **145,1** | **142,8** | **2,3** | **2%** |
| ***davon ÖBB-Konzern*** | ***131,6*** | ***130,8*** | ***0,8*** | ***1%*** |

[2] http://www.solidbau.at/home/artikel/aid/25252/p/1/Baukonjunktur/Baupreise_im_dritten_Quartal_gestiegen?analytics_from=highlight_dis

[3] Statistik Austria

[4] http://www.viboe.at/uploads/tx_viboelinkct/141127-Bauprognose-WIFO.pdf

Einen weiteren Indikator zur Beurteilung des Geschäftsverlaufs bildet die Entwicklung der Gesamtbruttotonnenkilometer (GBTkm). Während im Geschäftsjahr 2013 rd. 9,8 Mrd. GBTkm oder 13% der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2014 auf rd. 11,5 Mio. GBTkm, was 15% der Gesamtmenge entspricht.

| **Entwicklung der Bruttotonnenkilometer nach Verkehrsart** in Mio. | 2014 | 2013 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|---|---|---|---|
| Reiseverkehr | 28.794,0 | 28.348,5 | 445,5 | 2% |
| *davon ÖBB-Konzern* | *27.320,7* | *26.991,5* | *329,2* | *1%* |
| Güterverkehr | 45.258,1 | 43.489,4 | 1.768,7 | 4% |
| *davon ÖBB-Konzern* | *35.330,4* | *35.163,1* | *167,3* | *0%* |
| Dienst- und Lokzüge | 1.110,6 | 1.127,9 | -17,3 | -2% |
| *davon ÖBB-Konzern* | *970,5* | *988,4* | *-17,9* | *-2%* |
| **Gesamt** | **75.162,7** | **72.965,8** | **2.196,9** | **3%** |
| ***davon ÖBB-Konzern*** | ***63.621,6*** | ***63.143,0*** | ***478,6*** | ***1%*** |

Weitere wesentliche Leistungsindikatoren für die erzielten Umsätze sind die Eigenerzeugung von Bahnstrom in ÖBB-Kraftwerken sowie die vermietbaren Flächen der Immobilien.

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

| **Bahnstrom** in GWh | 2014 | 2013 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|---|---|---|---|
| Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB-Kraftwerken | 668 | 718 | -50 | -7% |
| Bahnstrom ab Oberleitung | 1.740 | 1.770 | -30 | -2% |

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

| **Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen** in Tausend m² | 2014 | 2013 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|---|---|---|---|
| Konzernexterne Nutzung | 785 | 793 | -8 | -1% |
| Konzerninterne Nutzung | 893 | 843 | 50 | 6% |
| Allgemeinflächen und Leerstand | 1.063 | 1.040 | 23 | 2% |
| **Gebäudeflächen** | **2.741** | **2.676** | **65** | **2%** |
| Vermietete Außenflächen | 19 | 21 | -2 | -10% |
| **Gesamter Bestand** | **2.760** | **2.697** | **63** | **2%** |

Die Grundfläche von Gebäuden inkl. der vermietbaren Außenflächen beträgt rd. 2,8 Mio. m² (Vj: rd. 2,7 Mio. EUR). Von diesen rd. 2,8 Mio. m² ist nicht ganz ein Drittel extern vermietet. Der Rest wird konzernintern vermietet oder vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern selbst genutzt.

## Umsatzerlöse

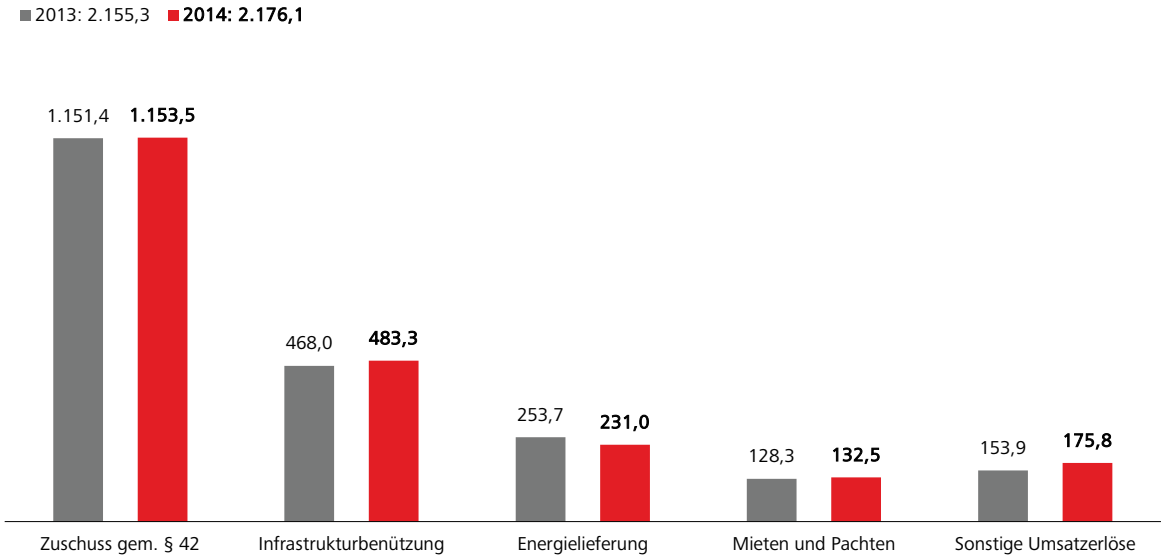
| **Umsatzerlöse ÖBB-Infrastruktur-Konzern** in Mio. EUR | 2014 | 2013 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|---|---|---|---|
| Unkonsolidierte Umsatzerlöse | 2.331,8 | 2.421,7 | -89,9 | -4% |
| Abzüglich Innenumsatz des Konzerns | -155,7 | -266,4 | 110,7 | -42% |
| **Umsatzerlöse** | **2.176,1** | **2.155,3** | **20,8** | **1%** |
| Sonstige Erträge (konsolidiert) | 938,6 | 892,1 | 46,5 | 5% |
| **Gesamterträge** | **3.114,7** | **3.047,4** | **67,3** | **2%** |
| ***davon mit übrigem ÖBB-Konzern*** | ***729,5*** | ***734,1*** | ***-4,6*** | ***-1%*** |

Wie oben angeführt, erreichten die Konzernumsatzerlöse rd. 2.176,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.155,3 Mio. EUR), wovon rd. 709,8 Mio. EUR (Vj: rd. 717,4 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns entfallen.

Der Umsatz je MitarbeiterIn beträgt bei durchschnittlich 16.963 MitarbeiterInnen (Vj: 16.122 MitarbeiterInnen) rd. 128 TEUR (Vj: rd. 134 TEUR).

Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Umsätze in der Höhe von rd. 17,5 Mio. EUR (Vj: rd. 23,6 Mio. EUR) wurden mit KundInnen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenützungsentgelt.

**Entwicklung der Konzernumsatzerlöse** in Mio. EUR




## B.4. Ertragslage

| **Überblick** | 2014 | 2013 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|---|---|---|---|
| EBIT in Mio. EUR | 635,1 | 606,3 | 28,8 | 5% |
| EBIT-Marge in % | 20,4% | 19,9% | 0,5% | 3% |
| EBITDA in Mio. EUR | 1.279,9 | 1.222,7 | 57,2 | 5% |
| EBT in Mio. EUR | 34,6 | 25,8 | 8,8 | 34% |
| Eigenkapitalrentabilität in % | 2,9% | 2,2% | 0,7% | 32% |
| Gesamtkapitalrentabilität in % | 3,0% | 3,0% | 0,0% | 0% |

### Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung

Die Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stellt sich folgendermaßen dar:

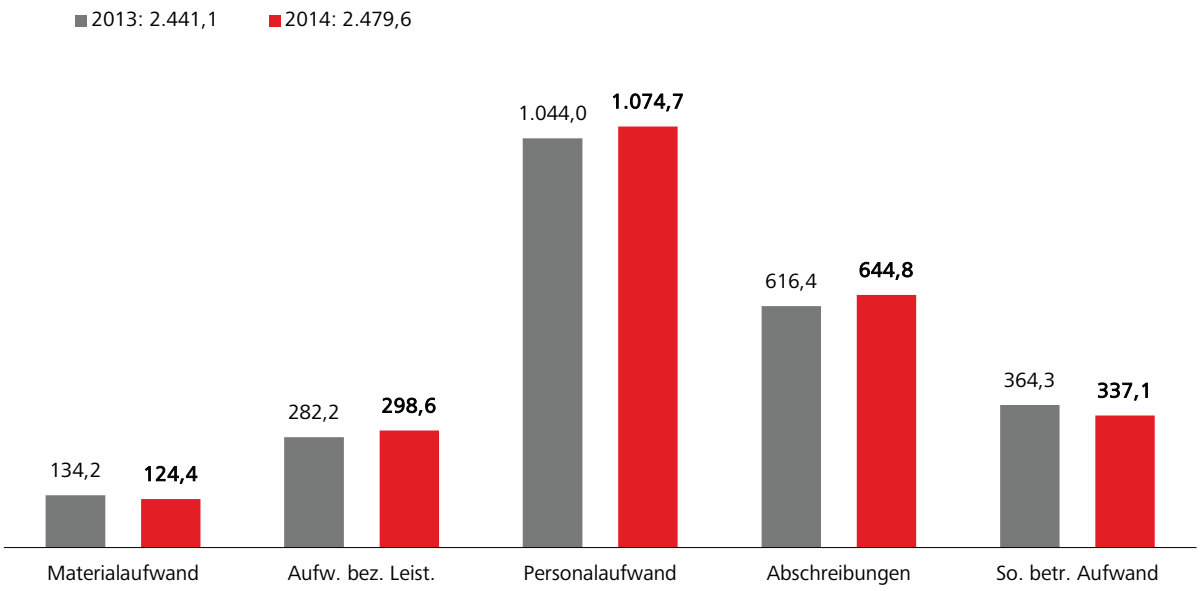
| **Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung** in Mio. EUR | 2014 | in % der Gesamterträge | 2013 | in % der Gesamterträge | Veränderung | Veränderung in % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Umsatzerlöse | 2.176,1 | 70% | 2.155,3 | 71% | 20,8 | 1% |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 287,2 | 9% | 305,3 | 10% | -18,1 | -6% |
| sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes | 651,4 | 21% | 586,8 | 19% | 64,6 | 11% |
| **Gesamterträge** | **3.114,7** | **100%** | **3.047,4** | **100%** | **67,3** | **2%** |
| ***davon gegenüber übrigem Konzern*** | ***729,5*** | ***23%*** | ***734,1*** | ***24%*** | ***-4,6*** | ***-1%*** |
| Materialaufwand | 124,4 | 4% | 134,2 | 4% | -9,8 | -7% |
| Aufwendungen bezogene Leistungen | 298,6 | 10% | 282,2 | 9% | 16,4 | 6% |
| Personalaufwand | 1.074,7 | 35% | 1.044,0 | 34% | 30,7 | 3% |
| Abschreibungen | 644,8 | 21% | 616,4 | 20% | 28,4 | 5% |
| So. betr. Aufwand | 337,1 | 11% | 364,3 | 12% | -27,2 | -7% |
| **Gesamtaufwand** | **2.479,6** | **80%** | **2.441,1** | **80%** | **38,5** | **2%** |
| ***davon gegenüber übrigem Konzern*** | ***196,6*** | ***6%*** | ***200,8*** | ***7%*** | ***-4,2*** | ***-2%*** |
| **EBIT** | **635,1** | **20%** | **606,3** | **20%** | **28,8** | **5%** |
| Finanzergebnis | -600,5 | -19% | -580,5 | -19% | -20,0 | -3% |
| *davon gegenüber übrigem Konzern* | *0,0* | *0%* | *-0,8* | *0%* | *0,8* | *100%* |
| **EBT** | **34,6** | **1%** | **25,8** | **1%** | **8,8** | **34%** |

Die Gesamterträge des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 3.114,7 Mio. EUR (Vj: rd. 3.047,4 Mio. EUR), je MitarbeiterIn bedeutet das bei durchschnittlich 16.963 MitarbeiterInnen (Vj: 16.122 MitarbeiterInnen) einen Betrag von rd. 184 TEUR (Vj: rd. 189 TEUR).

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erzielte 2014 ein EBIT von rd. 635,1 Mio. EUR (Vj: rd. 606,3 Mio. EUR) mit einer EBIT-Marge[5] von 20,4% (Vj: 19,9%). Das EBITDA[6] beträgt 1.279,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.222,7 Mio. EUR).

Die Gesamtaufwendungen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern erreichten rd. 2.479,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2.441,1 Mio. EUR) und verteilen sich auf folgende Aufwandsarten:

**Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen** in Mio. EUR




Der durchschnittliche Personalaufwand je MitarbeiterIn des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beträgt rd. 63 TEUR (Vj: rd. 65 TEUR). Dies entspricht wie im Vorjahr einer Personalintensität[7] von 43%. Der Anstieg begründet sich unter anderem dadurch, dass einerseits eine Vorsorge für Neuberechnung des Vorrückungsstichtages im Ausmaß von rd. 59,0 Mio. EUR zu bilden war. Andererseits konnten aufgrund einer OGH-Entscheidung Verbindlichkeiten für Urlaubsausfallsentgelt im Ausmaß von rd. 35,4 Mio. EUR ergebnisverbessernd aufgelöst werden. Die Materialintensität[8] belief sich wie im Vorjahr auf 5%. Der durchschnittliche Aufwand für Material und bezogene Leistungen pro MitarbeiterIn betrug rd. 25 TEUR (Vj: 26 TEUR).

Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurde im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 600,6 Mio. EUR (Vj: rd. 580,5 Mio. EUR) erzielt. Das EBT betrug 2014 rd. 34,6 Mio. EUR (Vj: rd. 25,8 Mio. EUR).

## B.5. Vermögens- und Finanzlage

| Überblick | 2014 | 2013 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|---|---|---|---|
| Bilanzsumme in Mio. EUR | 21.341,0 | 20.133,4 | 1.207,6 | 6% |
| Sachanlagenintensität in % | 90% | 91% | -1% | -1% |
| Sachanlagendeckungsgrad in % | 6% | 6% | 0% | 0% |
| Sachanlagendeckungsgrad II in % | 103% | 98% | 5% | 5% |
| Eigenkapitalquote in % | 6% | 6% | 0% | 0% |

[5] EBIT-Marge: EBIT/ Gesamterträge
[6] EBITDA: EBIT + Abschreibungen
[7] Personalintensität: Personalaufwand/ Gesamtaufwendungen
[8] Materialintensität: Materialaufwand/ Gesamtaufwendungen

## Bilanzstruktur

Die Entwicklung der Bilanzstruktur des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zeigt folgendes Bild:

| **Struktur der Konzern-Bilanz** in Mio. EUR | 31.12.2012 | 31.12.2013 | Struktur 2013 | 31.12.2014 | Struktur 2014 | Veränderung von 2013 auf 2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Langfristige Vermögenswerte | 18.673,2 | 19.520,1 | 97% | 20.547,0 | 96% | 1.026,9 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 1.052,0 | 613,3 | 3% | 794,0 | 4% | 180,7 |
| **Bilanzsumme** | **19.725,2** | **20.133,4** | **100%** | **21.341,0** | **100%** | **1.207,6** |
| Eigenkapital | 1.148,6 | 1.173,6 | 6% | 1.198,5 | 6% | 24,9 |
| Langfristiges Fremdkapital | 15.760,4 | 16.749,5 | 83% | 18.681,6 | 88% | 1.932,1 |
| Kurzfristiges Fremdkapital | 2.816,2 | 2.210,3 | 11% | 1.461,0 | 7% | -749,3 |

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen von rd. 152,0 Mio. EUR auf rd. 178,0 Mio. EUR. Das Working Capital[9] lag bei rd. -310,0 Mio. EUR (Vj: rd. -404,4 Mio. EUR).

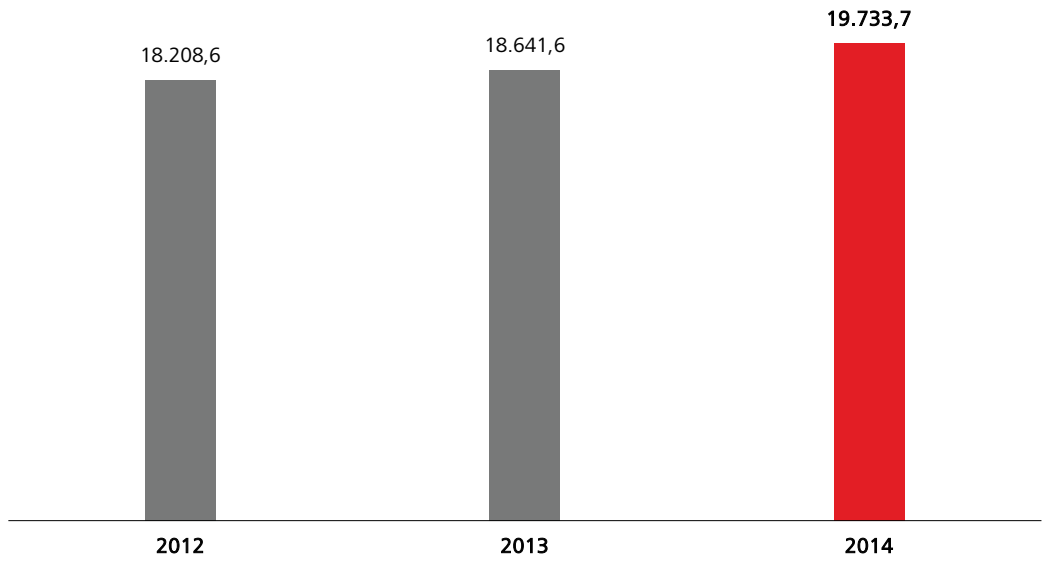
## Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cash Flow[10] belief sich im Berichtsjahr auf rd. -1.033,4 Mio. EUR (Vj: rd. -1.274,8 Mio. EUR). Die zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel entwickelte sich von rd. -388,7 Mio. EUR zu rd. 248,3 Mio. EUR.

| **Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung** in Mio. EUR | 31.12.2014 | 31.12.2013 | Veränderung |
|---|---|---|---|
| Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit | 686,1 | 408,3 | 277,8 |
| Geldfluss aus der Investitionstätigkeit | -1.719,5 | -1.683,1 | -36,4 |
| Free Cash Flow | -1.033,4 | -1.274,8 | 241,4 |
| Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit | 1.281,7 | 886,1 | 395,6 |
| Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel | 248,3 | -388,7 | 637,0 |

Die ausführliche Darstellung der Konzern-Geldflussrechnung befindet sich in den Erläuterungen zum Konzernabschluss.

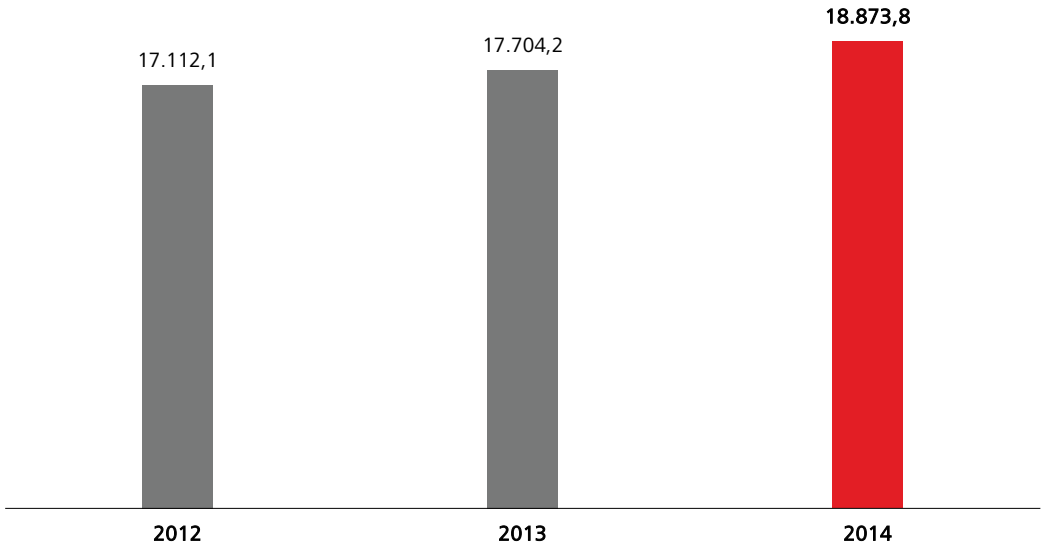
**Verbindlichkeiten** in Mio. EUR




[9] Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte) + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen + Geleistete Anzahlungen auf Sachanlagen + Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – Geleistete Anzahlungen für Vorräte

[10] Free Cash Flow: Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cash Flow aus der Investitionstätigkeit

**Finanzverbindlichkeiten** in Mio. EUR



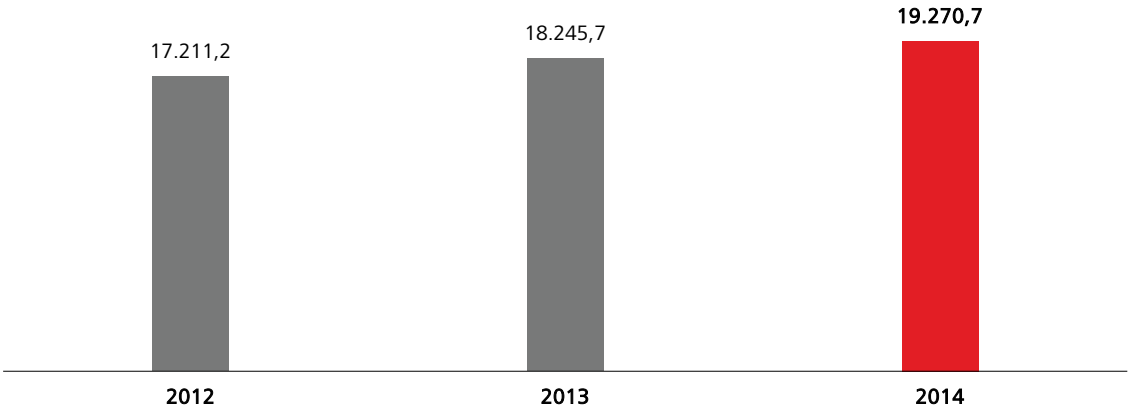

Die Verbindlichkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 6% auf rd.19.733,7 Mio. EUR (Vj: rd. 18.641,6 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2014 wurden über das im Jahr 2005 über 10,0 Mrd. EUR aufgesetzte und im Jahr 2011 auf 20,0 Mrd. EUR erhöhte Euro Medium Term Note (EMTN) – Programm („Debt Issuance Programme") fix verzinste Anleihen von rd. 1,5 Mrd. EUR (Vj: rd. 2,1 Mrd. EUR) für die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen und für die Refinanzierung von fälligen Anleihen begeben.

## B.6. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

| **Überblick** | 2014 | 2013 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|---|---|---|---|
| Investitionen in Mio. EUR | 1.858,4 | 1.905,0 | -46,6 | -2% |
| Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in% | 57% | 61% | -4% | -7% |
| Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in% | 10% | 11% | -1% | -9% |

**Entwicklung des Sachanlagevermögens** in Mio. EUR



## Investitionsschwerpunkte 2014

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern setzte im Jahr 2014 folgende Investitionsschwerpunkte:
- Viergleisiger Ausbau der Weststrecke (Abschnitt Wien – Wels);
- Viergleisiger Ausbau des Unterinntals;
- Ausbau der Südstrecke (Baltisch-Adriatischer-Korridor);
- Errichtung Brenner Basistunnel;
- Errichtung von Güterterminals;
- Zahlreiche Nahverkehrsvorhaben in Ballungsräumen;
- Bahnhöfe;
- Ausbau der Tunnelsicherheit auf Bestandsstrecken;
- Lärmschutzmaßnahmen;
- Eisenbahnkreuzungen; technische Sicherung, Auflassungen, Ersatzmaßnahmen wie z.B. Unter- oder Überführung
- Errichtung von Park&Ride-Anlagen;
- Umfassende Reinvestitionen wie z.B. Gleis- und Weichenneulagen.

Es wurde im Berichtszeitraum unter anderem an folgenden Projekten gearbeitet: dem Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf (Güterzugsumfahrung – GZU) (NÖ), dem Lückenschluss Ybbs – Amstetten (NÖ), der Osteinfahrt Linz Hauptbahnhof (OÖ), am selektiv zweigleisigen Ausbau zwischen Linz – Selzthal (OÖ), am viergleisigen Ausbau der Unterinntalbahn (Restarbeiten) (T), am Streckenausbau St. Margrethen – Lauterach (Vbg), am Terminal Wien Inzersdorf (W/NÖ), am Semmering-Basistunnel neu (NÖ/Stmk), am Koralmtunnel (Stmk/K), an den Koralmbahn-Abschnitten Wettmannstätten – Deutschlandsberg (Stmk) und Aich/Mittlern – Althofen/Drau (K) sowie am Brenner Basistunnel (T/Italien). Ebenso wurde die Bahnhofsoffensive weiter forciert – neben den Großbahnhöfen Salzburg Hauptbahnhof (S), Graz Hauptbahnhof (Stmk) und Hauptbahnhof Wien (W) wurde an zahlreichen Bahnhöfen und Haltestellen gearbeitet, u.a. an den Bahnhöfen Hohenems (Vbg), Ludesch (Vbg), Brixlegg (T), Hallwang-Elixhausen (S), Schärding (OÖ), Gmunden (OÖ), Korneuburg (NÖ), Bruck/ Leitha (NÖ), Wolkersdorf (NÖ), Gänserndorf (NÖ), Hollabrunn (NÖ), Deutsch-Wagram (NÖ), St. Peter-Seitenstetten (NÖ), Neunkirchen (NÖ), Leobersdorf (NÖ), Neusiedl/ See (Bgld), Wildon (Stmk), Judendorf-Straßengel (Stmk) und den Haltestellen Brünner Straße (W), Kammer-Schörfling (OÖ), Klagenfurt West (Knt), Paternion/Feistritz (Knt) und Weißenstein-Kellerberg (Knt).

### Meilensteine Großprojekte

Im Jänner und März 2014 starteten die Vortriebsarbeiten am zweiröhrigen Koralmtunnel erstmals auch von Kärnten aus. Ebenso arbeiteten sich im Berichtszeitraum von der Steiermark aus die bereits seit dem Jahr 2013 in Betrieb befindlichen zwei Tunnelvortriebsmaschinen weiter in Richtung Kärnten vor. Der erste Tunneldurchschlag ist in der südlichen Koralm-Tunnelröhre für 2016 geplant.

Beim Semmering-Basistunnel neu starteten im Jänner 2014 die Arbeiten am ersten von drei Tunnelbauabschnitten, dem Tunnel Fröschnitzgraben (Stmk/NÖ). In Folge der Aufhebung des Umweltverträglichkeitsbescheids durch den Verwaltungsgerichtshof wurden zwischen Februar und Juli 2014 die Arbeiten ausgesetzt. Im Oktober 2014 wurden die Vorarbeiten in Gloggnitz (NÖ) abgeschlossen. Hier sollen nach positivem Abschluss der anhängigen Verfahren beim Bundesverwaltungsgericht im Frühjahr 2015 die Arbeiten am zweiten Tunnelbauabschnitt, dem Tunnel Gloggnitz (NÖ), starten.

Beim Brenner Basistunnel starteten im November 2013 die Vortriebsarbeiten des Bauloses Wolf 2. Die Vortriebsarbeiten des bisher größten Bauloses Tulfes-Pfons begannen am 17. September 2014. In Italien werden die Haupttunnelröhren des Bauloses peri-adriatische Naht vorgetrieben. Das Baulos Eisackunterquerung wurde Ende Oktober 2014 vergeben.

Bei der Bahnhofsoffensive wurden im Rahmen des großen Bahnhofsbaufinales mit dem Salzburger Hauptbahnhof (S), dem Bahnhof Attnang-Puchheim (OÖ) und dem Bahnhofsgebäude des Hauptbahnhofs Wien (W) im Oktober und November 2014 die letzten Großbahnhöfe entlang der Weststrecke eröffnet. Mit Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2014 wurde der Abschnitt der Weststrecke zwischen Ybbs und Amstetten Ost (NÖ) viergleisig in Betrieb genommen. Durch die zeitgerechten Fertigstellungen der Verbindung Ostbahn – Flughafenschnellbahn (W), des Bahnhofs Flughafen Wien (NÖ) und der zweiten Teilinbetriebnahme des Hauptbahnhofs Wien (W) konnten seit Mitte Dezember 2014 erstmals Fernverkehrszüge zum Flughafen Wien fahren.

## Gebündelte Umsetzung Reinvestitionsvorhaben im Rahmen von Streckensperren

Um die Beeinträchtigungen für die Abwicklung des Zugsverkehrs so gering und übersichtlich wie möglich zu halten, setzte die ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2014 zahlreiche Reinvestitionsvorhaben gebündelt im Rahmen von Streckensperren um. So erfolgten u.a. Modernisierungen entlang der Tauernbahn-Nordrampe während einer Streckensperre im April und Mai 2014: zwischen Schwarzach/Veit (S) und Bad Gastein (S) wurden mehrere Kilometer Gleis und Kabel neu verlegt, neu gebaute Brücken eingeschoben und neue Lärmschutzwände errichtet. Ebenso wurde ein Komplettservice für die Bahnstrecke zwischen Wolkersdorf (NÖ) und Laa an der Thaya (NÖ) im Rahmen einer Streckensperre im August 2014 durchgeführt. Im Rahmen der Ennstalsperre erfolgten im September 2014 zwischen Bischofshofen (S) und Stainach/ Irdning (Stmk) u.a. Brückensanierungen, Hangsicherungen und die Beseitigung von Hochwasserschäden. Ebenso im September 2014 wurden im Rahmen der Arlbergsperre zwischen den Bahnhöfen Bludenz und Landeck-Zams bzw. Ötztal über 100 Einzelvorhaben in einem engen Zeitplan umgesetzt.

## Migration weiterer Streckenabschnitte in die fünf Betriebsführungszentralen

Darüber hinaus wurden im Jahr 2014 die Steuerbereiche der fünf Betriebsführungszentralen wieder kräftig erweitert. So wurden die Abschnitte Landeck, Flirsch-Hintergasse, Feldkirch und Hohenems in die BFZ Innsbruck, der Abschnitt Loifarn-Badgastein in die BFZ Salzburg, der Abschnitt Pöchlarn-Ybbs in die BFZ Linz, der Abschnitt Hausleiten-Absdorf/ Hippersdorf-Fels am Wagram in die BFZ Wien und die Bahnhöfe Paternion, Gummern, Pörtschach und Velden in die BFZ Villach eingebunden. Damit wird bereits ca. 25% des Hauptnetzes der ÖBB-Infrastruktur von den 5 Betriebsführungszentralen aus gesteuert.

| Projekt | | Investitionen 2014 | Voraussichtliche bzw. erfolgte Fertigstellung |
|---|---|---|---|
| **Bahnhofsum- und neubauten** | Hauptbahnhof Wien (inkl. Südtiroler Platz)[1] | 141,0 | 2012/15 |
| | Salzburg Hauptbahnhof | 29,1 | 2014 |
| | Graz Hauptbahnhof[2] | 19,5 | 2015 |
| | Bahnhof Attnang-Puchheim[2] | 9,9 | 2014 |
| | Bahnhof Hallwang-Elixhausen | 10,2 | 2015 |
| | Bahnhof Ludesch | 2,7 | 2015 |
| | Haltestelle Brünner Straße | 2,3 | 2016 |
| | Bahnhof Brixlegg | 3,1 | 2015 |
| | Bahnhof Gmunden | 8,3 | 2015 |
| | Bahnhof Leobersdorf | 1,8 | 2014 |
| | Bahnhof Korneuburg | 7,3 | 2015 |
| | Bahnhof Bruck/ Leitha | 16,4 | 2015 |
| | Bahnhof Wolkersdorf | 1,4 | 2014 |
| | Bahnhof Neunkirchen | 5,8 | 2015 |
| | Bahnhof Gänserndorf | 0,7 | 2014 |
| | Bahnhof Hollabrunn | 0,6 | 2015 |
| | Bahnhof Deutsch-Wagram | 2,1 | 2014 |
| | Bahnhof Neusiedl/See | 1,1 | 2015 |
| | Bahnhof Wildon | 4,1 | 2014 |
| | Bahnhof Judendorf-Straßengel | 1,0 | 2014 |
| | Haltestelle Kammer-Schörfling | 1,6 | 2014 |
| | Haltestelle Klagenfurt West | 4,8 | 2014 |
| | Haltestelle Paternion-Feistritz | 2,2 | 2014 |
| | Haltestelle Weißenstein-Kellerberg | 1,2 | 2014 |
| | Bahnhof St. Peter-Seitenstetten | 8,6 | 2014 |
| | Bahnhof Zeltweg | 2,4 | 2014 |
| **Großraum Wien** | Verbindung Ostbahn-Flughafenbahn | 15,3 | 2014 |
| | Umbau Bahnhof Flughafen Wien | 10,4 | 2014 |
| | Terminal Wien Inzersdorf | 28,0 | 2016/17 |
| **Donauachse** | St. Pölten - Loosdorf (Güterzugumfahrung)[2] | 60,3 | 2017 |
| | Lückenschluss Ybbs - Amstetten[4] | 56,1 | 2015/17 |
| | Osteinfahrt Linz Hbf | 17,3 | 2018 |
| | Nahverkehr Salzburg - Streckenausbau Freilassing[5] | 2,8 | 2013/15* |
| **Pontebbanaachse** | Pottendorfer Linie (Blumental-Münchendorf) | 5,7 | 2023 |
| | Gloggnitz-Mürzzuschlag: Semmering Bestandsstrecke | 4,8 | 2014 |
| | Semmering - Basistunnel neu | 104,9 | 2025 |
| | Koralmbahn Graz - Klagenfurt | 218,0 | 2023 |
| **Pyhrn-Schober-Achse** | Wels - Passau[3] | 18,7 | 2020 |
| | Linz-Selzthal | 5,9 | 2016 |
| **Brennerachse** | Viergleisiger Ausbau Unterinntal (Kundl/ Radfeld - Baumkirchen)[6] | 17,2 | 2012/16* |
| | Brenner Basistunnel | 50,0 | 2026 |
| **Arlbergachse** | Rheintalkonzept[3] | 5,5 | 2018 |
| **Programme** | Lärmschutz | 11,3 | |
| | Park & Ride | 15,0 | |
| | Tunnelsicherheit | 0,6 | |
| | Eisenbahnkreuzungen | 18,3 | |
| **Reinvestitionen in das Schienennetz** | | 570,9 | |
| **Sonstige (inkl. immaterielle Vermögenswerte)** | | 332,2 | |
| **Gesamt Rahmenplan- und sonstige Investitionsprojekte** | | **1.858,4** | |

[1] Teilinbetriebnahme 2012

[2] Konjunkturpaket

[3] Etappenweise Inbetriebnahme der Teilprojekte

[4] Bf. Amstetten Fertigstellung 2019

[5] Salzburg Freilassing: Gesamtinbetriebnahme österreichischer Abschnitt bis Staatsgrenze: 2013 Gesamtinbetriebnahme inkl. deutscher Abschnitt (DB-Maßnahmen): geplant bis vsl Ende 2015

[6] Inbetriebnahme Unterinntal im Jahr 2012 erfolgt, Restarbeiten bis 2016

## Ziele und Leitbild

Die ÖBB-Holding AG ist die strategische Leitgesellschaft des ÖBB-Konzerns. Ihr Auftrag ist eine einheitliche strategische Ausrichtung, um Vorteile und Synergien voll zu nutzen. Konzernrichtlinien legen klare, praktikable und dem Konzernzweck entsprechende Regeln für die Zusammenarbeit und Abstimmung der Gesellschaften fest, um eine einheitliche Konzernlinie zu sichern. Von den Gesellschaften des ÖBB-Konzerns werden die jeweiligen Unternehmensstrategien erarbeitet und zu einer konsistenten Konzernstrategie zusammengeführt.

In den konzernübergreifenden Bereichen Forschung & Entwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit, internationale Beziehungen und in den Anstrengungen um die Schaffung einer barrierefreien Bahn für Menschen mit Mobilitätseinschränkung nimmt die ÖBB-Holding AG koordinierende Aufgaben wahr. Die Zusammenarbeit mit ausländischen Bahnen sowie EU-Institutionen und internationalen Interessensvertretungen werden forciert. EU-Gesetzgebung und Interoperabilität sind u.a. wichtige Themen von Konzerninteresse. Zentrale Serviceleistungen wie Human Resources, Accounting Services, Einkauf und IT werden von der ÖBB-Business Competence Center GmbH erbracht.

## Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Von Seiten der Wirtschaftsentwicklung ist für 2015 wenig Rückenwind für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erwarten. Gegenwind könnte vom aktuellen Ölpreis kommen, der die Wettbewerber auf der Straße und in der Luft begünstigt. Der Ausbau der Schienen-Infrastruktur wird weiter von der Republik Österreich unterstützt und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt in konjunkturschwachen Zeiten mit steigenden Arbeitslosenzahlen.

Der Mobilitätswandel durch technische, demografische und soziale Entwicklungen ist weiterhin sowohl Chance als auch Risiko für den Bahn-Personenverkehr. Noch nie konnten die Kunden so leicht und so umfassend über das Angebot des öffentlichen Verkehrs informiert werden. Andererseits entstehen durch die Digitalisierung neue Wettbewerber. Carsharing entwickelt sich von einer willkommenen Ergänzung des öffentlichen Verkehrs zunehmend auch zum Konkurrenten. Daneben entstehen laufend neue Mitfahr-Plattformen im Internet, die in der Regel den Fernverkehr der Bahn preislich unterbieten. Auch der Erfolg der neu auf den Markt drängenden Fernbus-Angebote wurde wesentlich durch die digitalen Medien mitbestimmt. Fernbusse sind seit ihrer Liberalisierung in Deutschland in erstaunlich kurzer Zeit zu einem ernst zu nehmenden Wettbewerber des Fernverkehrs auf der Schiene geworden.

Durch die EU-Gesetzgebung kommen 2015 auf die ÖBB-Teilkonzerne genauer definierte Aufgaben zu. Neue Durchführungsbestimmungen werden den Zugang von Wettbewerbern zu Service-Einrichtungen und -Leistungen („Essential Facilities“) regeln. Ziel ist es, den Marktzugang zu erleichtern. In allen betroffenen Bereichen sind entsprechend getrennte Rechnungsführungen zu etablieren. Ebenfalls noch 2015 könnte eine detailliertere Regelung der Trassenpreise in Kraft treten. Ziel ist es, die Infrastruktur-Benützungsentgelte einerseits dem Markt (nach Marktsegment) und andererseits den direkt verursachten Kosten anzupassen. Für den Zeitraum ab 2022 ist die Ausschreibung öffentlicher Leistungsaufträge auch im Schienen-Personenverkehr vorgesehen.

Neben den äußeren Rahmenbedingungen gibt es auch ÖBB-interne Herausforderungen: Start des Projekts „Speed Up“, um Bürokratie einzudämmen und transparente und kürzere Entscheidungswege zu erreichen, weitere Verbesserung der Kosteneffizienz und profitables Wachstum, um die Investitionsfähigkeit zu erhöhen, kontinuierliche Angebots- und Qualitätsverbesserung für zufriedene KundInnen, konzernweite Personal- und Ausbildungsprogramme für motivierte MitarbeiterInnen.

## Strategie und Strategieumsetzung

### FIT 2015 in der Zielgeraden

Das 2010 gestartete Programm FIT 2015 befindet sich in der Zielgeraden. Auch 2014 haben alle Konzernbereiche an strategischen und operativen Maßnahmen gearbeitet und starteten die Vorbereitung für die nächste Periode bis 2020.

## Vertiefung und Weiterentwicklung der Konzern- und Teilkonzernstrategien
## Strategische Initiativen im Konzern

Im August 2014 wurde das von den Holding-Vorständen beauftragte konzernweite Projekt „Speed Up“ gestartet. In diesem Projekt geht es mit Unterstützung externer Experten um das Aufspüren und Beseitigen von bürokratischen Hürden und die Verbesserung übergreifender Prozesse. Ziel des Projektes ist der Abbau von Bürokratie und die Schaffung transparenter und kürzerer Entscheidungswege – durch einfachere Prozesse sowie klare Strukturen und Verantwortlichkeiten. Bis Ende des Jahres wurden in gesellschaftsübergreifenden Arbeitsgruppen die Prozesse in den "Querschnittsbereichen Service und Dienstleistung" im aktuellen Ist-Zustand analysiert und mögliche Stellhebel zur Verbesserung von Prozessabläufen identifiziert. In weiterer Folge werden Maßnahmen sowohl konzernübergreifend als auch auf Teilkonzern-Ebene abgeleitet und umgesetzt. Übergeordnetes Ziel des Projekts ist die Bündelung und Ausrichtung der personellen und finanziellen Ressourcen des Unternehmens auf den Nutzen der KundInnen.

### Konzernübergreifende Initiativen

- Die ÖBB haben im Strategieprozess festgeschrieben, sich als führender integrierter Mobilitätsanbieter zu positionieren. "Einfach mobil" – In Zukunft soll es für unsere KundInnen noch einfacher und schneller werden, intermodal mit öffentlichen Verkehrsmitteln umweltfreundlich zu ihrem Ziel zu gelangen – egal ob sie im städtischen oder ländlichen Raum unterwegs sind.
- Im Rahmen der Ausschreibung des Klima- und Energiefonds zum Förderprogramm "Technologische Leuchttürme der Elektromobilität", setzen die ÖBB gemeinsam mit 11 weiteren Partnern das Forschungsprojekt SMILE um. Diese neue Mobilitäts-Plattform kombiniert alle Arten von öffentlichen Verkehrsmitteln, ebenso wie Taxis, Leihräder, Carsharing, Parkgaragen und Ladestationen für e-Autos. Benutzer können sich via Smartphone über all diese Verkehrsmittel nicht nur informieren, sondern diese auch buchen und bezahlen.
- Im Jahr 2013 wurden die Inhalte für das konzernweite Programm Kundenbetreuung im Störungsfall konzipiert. Ziel des Programms ist eine bessere Kundenbetreuung bei ungeplant eintretenden Ereignissen. Im Jahr 2014 wurden die Maßnahmen festgelegt und mit der konkreten Umsetzung begonnen. Unter anderem wurde die Schaffung und der Einsatz einer rasch verfügbaren Einsatztruppe analysiert und konzipiert.
- Ende 2013 wurde das konzernweite Programm Fehlerkultur ins Leben gerufen. Ein Erfolgsfaktor in der eisenbahnbetrieblichen Sicherheit ist der offene und professionelle Umgang mit menschlichen Fehlleistungen. Im Jahr 2014 wurden entsprechende Maßnahmen erarbeitet.
- Im Zuge des Konzernprojekts Corporate Voice wurde mit einem Text to Speech-System die Stimme von Chris Lohner digitalisiert und für Ansagen am Bahnhof, im Zug und im Callcenter bereitgestellt.

### Konzerninitiativen zur Organisations- und Personalentwicklung

Die Ende 2013 beschlossene Straffung der Führungsstruktur des ÖBB-Konzerns wurde im Jahr 2014 konsequent weitergeführt. So wurde die Zusammenlegung der „ÖBB-Shared Service Center GmbH“ und „ÖBB-IKT GmbH“ zu einer Gesellschaft mit Wirksamkeit 01.01.2014 in Form der „ÖBB-Business Competence Center GmbH“ realisiert. Einen weiteren Höhepunkt stellte die Fertigstellung der Konzernzentrale am Wiener Hauptbahnhof dar. In den Monaten September bis November siedelten MitarbeiterInnen der ÖBB-Holding AG und weiterer 14 Gesellschaften des ÖBB-Konzerns in das neue Gebäude. Alleine durch die Konzentration von ca. 1.700 MitarbeiterInnen an einem Standort und den daraus resultierenden Effekten werden Einsparungen in Höhe von rd. 5,0 Mio. EUR jährlich erwartet.

## Strategische Grundausrichtung der ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG legt ihren Fokus klar auf ihre KundInnen und ihr Kerngeschäft, die Bereitstellung von Anlagen und die diskriminierungsfreie Betriebsführung auf dem ÖBB-Schienennetz. „Wir möchten möglichst viele Menschen für die Bahn begeistern“, lautet die Vision der ÖBB-Infrastruktur AG. Hierzu soll ein möglichst einfacher Zugang zur Bahn geschaffen werden. Den Kriterien Sicherheit, Pünktlichkeit und bester Kundenservice wird hohe Priorität eingeräumt. Generell sollen die Voraussetzungen für eine attraktive Mobilität geschaffen werden. Die strategischen Maßnahmen werden gerade in einem umfassenden Strategieprozess erarbeitet. Der Fokus liegt dabei eindeutig bei den Bedürfnissen der Kunden sowie im Speziellen den Fahrgästen. Auf Basis von Kundenbefragungen und einer Potentialstudie werden weitere Maßnahmen entwickelt, um die Zufriedenheit mit der Bahn als wesentliches Öffentliches Verkehrsmittel zu heben.

In der strategischen Umsetzung baut der Teilkonzern auf die beiden Eckpfeiler „Markt- und Kostenstrategie“, welche die zentralen Wege zur Umsetzung der Teilkonzernziele darstellen.

### Marktstrategie: Zielnetz 2025+

Das Zielnetz 2025+ bildet ein konsistentes Gesamtkonzept und umfasst auf der Grundlage von genauen Marktanalysen und langfristigen Nachfrageprognosen (Verkehrsprognose des BMVIT) folgende Elemente:
- die Entwicklung des ÖBB-Streckennetzes samt Bahnhöfen auf Basis von Systemadäquanz-Kriterien
- Betriebsführungszentralen und die Umsetzung des European Train Control Systems (ETCS) im ÖBB-Streckennetz
- die Umsetzung der Programme zur Erfüllung gesetzlicher Vorgaben (Tunnelsicherheit, Barrierefreiheit, Lärmschutz)

Das Ziel ist eine leistungsfähige Infrastruktur für Österreich, die auch im europäischen Streckennetz bedeutsame internationale Verbindungen schafft. So ermöglicht es mehr Verkehrsverlagerung auf die Schiene und bildet die Grundlage für ein hochwertiges Verkehrsangebot (Taktverkehr).

### Kostenstrategie: Konzentration auf das Kerngeschäft

Die Konzentration auf das Infrastruktur-Kerngeschäft zielt darauf ab, das Infrastrukturangebot dort zu fokussieren, wo nachhaltig Schieneninfrastruktur adäquat ist. Produkte und Leistungen, welche nicht mit dem Kerngeschäft kompatibel sind, werden mittel- bis langfristig nicht mehr angeboten.

## B.8. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick

Trotz wenig positiver gesamtwirtschaftlicher Prognosen (siehe Kapitel B1 und B2) hält der ÖBB-Konzern an seinem Gesundungskurs fest. Die seit dem Jahr 2011 laufenden Sanierungs- und Strategieinitiativen setzen auf Nachhaltigkeit in allen Bereichen der ÖBB.

Im Fokus bleibt weiterhin die Konzentration auf das Kerngeschäft, das unter effektivem wie wirtschaftlichem Einsatz der vorhandenen Ressourcen ein optimales Angebot zur Verfügung stellen soll. Nur so kann gewährleistet werden, dass die ÖBB sich auch auf einem zunehmend liberalisierten Markt bewähren kann.

Die Anstrengungen in den Kerndienstleistungen werden in den nächsten Jahren strategisch durch verstärktes Engagement in innovativen Projekten ergänzt. So wollen sich die ÖBB durch laufende Initiativen wie eMorail und SMILE als ganzheitlicher Mobilitätsanbieter positionieren, der die gesamte Kette an Mobilitätslösungen anbieten kann.

Darüber hinaus besteht ein hoher Anspruch an das Management, Prozesse und Abläufe innerhalb des Unternehmens zu optimieren und stets auf die Wirtschaftlichkeit aller Initiativen zu achten, um das Ergebnis weiter zu verbessern.

### Team-Ziel-Dialog (TZD)

Für die kaskadenartige Ableitung der Ziele zur Umsetzung der Unternehmensstrategie wurde im ÖBB-Konzern die TZD(Team-Ziel-Dialog)-Methode implementiert. Dabei werden in moderierten Meetings mit allen betroffenen Führungskräften die Beiträge festgelegt, welche die jeweiligen Organisationseinheiten zur Erreichung der Unternehmensziele beisteuern werden. Diese Methode wird weiter angewandt.

### Meilensteine und konkrete Zielsetzungen 2015

Aufbauend auf der neuen Organisationsstruktur liegen 2015 die Schwerpunkte auf der Optimierung der Ablauforganisation und auf der Ausrichtung der Unternehmenskultur an einer kunden- und prozessorientierten Organisation.

Die Harmonisierung von Aufbau-, Ablauforganisation und Unternehmenskultur ermöglicht mittels Synergieeffekten eine weitere Steigerung von Effizienz, Mitarbeiter- und Kundenzufriedenheit.

Der Fahrgast bzw. die KundInnen rücken immer mehr ins Zentrum der täglichen Arbeit aller MitarbeiterInnen.

In den Ausbauaktivitäten der Schieneninfrastruktur sind 2015 folgende Schwerpunkte vorgesehen:
- Weiterführung des viergleisigen Ausbaus der Weststrecke (z.B. Bahnhofsumbau Amstetten, Güterzugumfahrung St. Pölten)
- Ausbau von Terminals (z. B. Wolfurt, TWIN, Wels);
- Wien Hauptbahnhof – Vollinbetriebnahme
- Weiterer Ausbau der Südstrecke (z.B. Semmering-Basistunnel neu und Koralmbahn)
- Ausbau Pottendorfer Linie
- Fertigstellung Graz Hauptbahnhof
- Brennerbasistunnel
- Nahverkehrsvorhaben in Ballungszentren und Bahnhofsbauten
- Zukünftige Übergabe von Strecken an das Land Oberösterreich (“Haager Lies“, „Mühlkreisbahn“, „Aschacherbahn“/ Übergabe Linzer Eisenbahnbrücke an Linz AG)

Die weiteren geplanten Maßnahmen sollen 2015 in die Erreichung folgender Zielsetzungen münden:
- Beibehaltung der Gesamtpünktlichkeit von 96,6%
- Reduktion der Langsamfahrstellen im Kernnetz auf 1.150 km²/h
- Substanzielle Verbesserung der Kundeninformation (1,96 im Regel-, 1,78 im Abweichungsfall lt. Karmasin-Umfrage (Selbstauskunft))
- Weiterentwicklung der Sicherheit auf 2,85. Diese Kennzahl setzt sich aus definierten betrieblichen Vorfällen zusammen und wird mit gefahrenen Zugkilometern normiert, wobei ein Betrachtungszeitraum von zwölf Monaten zugrunde liegt – Anzahl der definierten Vorfälle in Relation zu den gefahrenen Zugkilometern.

### Public Corporate Governance-Kodex des Bundes

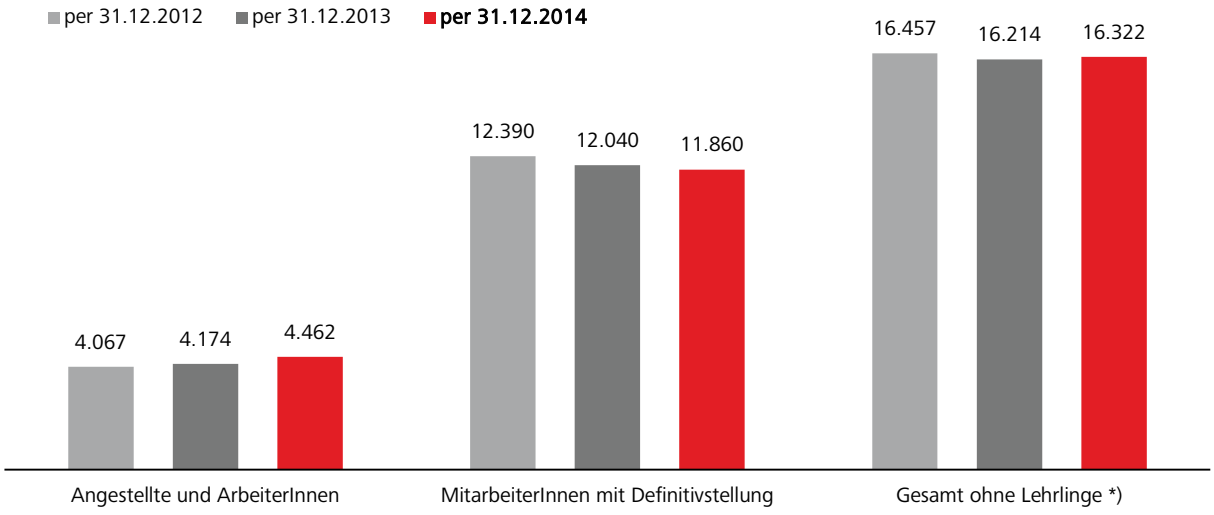
Der ÖBB-Konzern will das Vertrauen seiner KundInnen und MitarbeiterInnen wie auch jenes der breiten Öffentlichkeit durch eine transparente, zeitnahe und detaillierte Informationspolitik stärken. Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen und aufgrund des hohen öffentlichen Interesses orientiert sich die Gesellschaft in der Ausgestaltung und Kommunikation seiner Unternehmensführung an internationalen Standards und Best-Practice-Methoden sowie seit 11.04.2014 am Public Corporate Governance-Kodex des Bundes (davor am Österreichischen Corporate Governance-Kodex).

Am 31.03.2014 wurde in einer außerordentlichen Hauptversammlung durch Änderung der Satzung der Public Corporate Governance-Kodex des Bundes implementiert. Die Rechtswirksamkeit trat mit Eintragung der Satzungsänderung im Firmenbuch am 01.05.2014 ein. Über die Einhaltung der einzelnen Regeln wird Bericht erstattet.

## C. PERSONALBERICHT

Der Mitarbeiterstand des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

**Die Mitarbeiterstruktur im ÖBB-Infrastruktur-Konzern**




*) Der Anstieg der gesamten Mitarbeitzahlen ohne Lehrlinge im Jahr 2014 resultiert aus der Übernahme der Lehrlingsausbilder im Zuge des Erwerbs des „Teilbetriebs Lehrlingswesen".

| | | | | Veränderung | Durchschnitt | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe** | 31.12.2014 | 31.12.2013 | Stichtag | in % | 2014 | 2013 |
| Angestellte | 3.019 | 2.825 | 194 | 7% | 2.915 | 2.805 |
| ArbeiterInnen | 1.443 | 1.349 | 94 | 7% | 1.432 | 1.187 |
| MitarbeiterInnen mit Definitivstellung | 11.860 | 12.040 | -180 | -1% | 11.950 | 12.129 |
| **Gesamt aktive MitarbeiterInnen** | **16.322** | **16.214** | **108** | **1%** | **16.297** | **16.121** |
| Lehrlinge | 1.403 | 1 | 1.402 | >100% | 666 | 1 |
| **Gesamt mit Lehrlingen** | **17.725** | **16.215** | **1.510** | **9%** | **16.963** | **16.122** |

| Anzahl MitarbeiterInnen FTE | 31.12.2014 | 31.12.2013 | Veränderung Stichtag | Veränderung in % | Durchschnitt 2014 | Durchschnitt 2013 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Gesamt aktive MitarbeiterInnen | 16.211,2 | 16.117,0 | 94,2 | 0,6% | 16.195,9 | 16.032,0 |
| Lehrlinge | 1.403,0 | 1,0 | 1.402,0 | >100,0% | 665,5 | 1,0 |
| **Gesamt mit Lehrlingen** | **17.614,2** | **16.118,0** | **1.496,2** | **9,3%** | **16.861,4** | **16.033,0** |

MitarbeiterInnen mit Definitivstellung sind ÖBB-Angestellte, die den "Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen" (AVB) unterliegen, vor dem 01.01.1995 eingetreten sind und aufgrund der Bestimmungen der AVB unkündbar sind.

Der Personalstand des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stieg im Berichtsjahr auf 17.725 MitarbeiterInnen. Rd. 67% des Personalstands entfielen auf MitarbeiterInnen mit Definitivstellung. Das Durchschnittsalter im ÖBB-Infrastruktur-Konzern lag bei rd. 43,5 Jahren (Vj: rd. 45,2 Jahre). Der Frauenanteil betrug 7,3% (Vj: 7,0%). Mit Übernahme des „Lehrlingswesens“ zum 01.07.2014 erfolgt die Ausbildung der Lehrlinge zentral über die ÖBB-Infrastruktur AG. Im Jahr 2014 wurden für den ÖBB-Konzern 1.516 Lehrlinge ausgebildet, davon 1.320 für die ÖBB-Infrastruktur AG.

## Lehrlingsausbildung im ÖBB-Konzern

Der ÖBB-Konzern bietet als größter technischer Lehrlingsausbilder österreichweit 22 Lehrberufe an. Während die Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria Lehrlinge überwiegend in kaufmännischen Lehrberufen ausbilden, sind es bei der ÖBB-Infrastruktur AG und der ÖBB-Postbus GmbH vorrangig technische Berufsfelder. Die Ausbildung ist staatlich ausgezeichnet und die LehrabsolventInnen erreichen jährlich zahlreiche Preise und Auszeichnungen bei Berufswettbewerben. Die ÖBB fördern darüber hinaus auch die „Lehre mit Matura“ und eröffnen somit ihren Lehrlingen eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung. Neben der fachlichen Ausbildung steht auch die Förderung der sozialen Kompetenz im Vordergrund. Im Rahmen einer Kooperation mit der Technischen Universität Wien hatten Mechatronik-Lehrlinge die Möglichkeit, ein 10-wöchiges Praktikum am Institut für Angewandte Physik (Elektronik Labor) zu absolvieren. Das ÖBB-Lehrlingsprojekt „Verdrängte Jahre – Bahn und Nationalsozialismus in Österreich 1938 - 1945“ wurde mit dem Anton Benya-Preis ausgezeichnet.

Im Geschäftsjahr 2014 hat die ÖBB-Infrastruktur AG unter anderem den Teilbetrieb „Lehrlingswesen und Technische Erwachsenenbildung inklusive Berufsschule“ von der ÖBB-Shared Service Center GmbH (nunmehr ÖBB-Business Competence Center GmbH) erworben.

## Aus- und Weiterbildung

### ÖBB akademie und Bildung

Als Corporate University bündelt die ÖBB akademie strategisch relevante Weiterbildungsaktivitäten für unterschiedliche Management-Ebenen, ExpertInnen sowie Newcomer und Talente des ÖBB-Konzerns und fördert eine hierarchie- und themenübergreifende Vernetzung. Die TeilnehmerInnen von 14 Lehrgängen der Semester 2013/2014 schlossen im Herbst des vorliegenden Geschäftsjahres ihre Weiterbildung ab. Im September 2014 startete das vierte Programm „trainees für mobilität“ mit UniversitätsabsolventInnen. Seit 2011 haben rund 750 MitarbeiterInnen die unterschiedlichen Programme und Trainings der ÖBB akademie absolviert. Um den Absolventen die Möglichkeit des weiterführenden Austausches zu ermöglichen, wurde ein alumni club gegründet.

Im Geschäftsjahr 2014 startet der Relaunch des konzernübergreifenden ÖBB-Bildungskatalogs. Eine Vielzahl an neuen Trainings in den Bereichen persönliche Kompetenz, Führungskräfte-Trainings, Sprachtrainings, EDV-Trainings sowie berufsbezogene Aus- und Weiterbildung wird 2015 zur Verfügung stehen.

Die Personalentwicklung in der ÖBB-Infrastruktur AG sorgt mit fachspezifischen Ausbildungen für die optimale Abwicklung des Eisenbahnbetriebs. In diesem Kontext geht es unter anderem um gesetzlich vorgeschriebene Aus- und Weiterbildung. Ein breites Spektrum an Ausbildungen im Bereich Sozial- und Methodenkompetenz rundet das Portfolio ab.

### Performance-Management

Das ÖBB Performance-Management stellt sicher, dass die in den einzelnen Konzerngesellschaften bzw. Organisationseinheiten erzielten Arbeitsergebnisse im Einklang mit der Unternehmensstrategie und den damit verbundenen Konzernzielen stehen und umfasst drei Instrumente: den Team-Ziel-Dialog, das Mitarbeiter-Gespräch und die MbO-Systematik.

Der Team-Ziel-Dialog (TZD) ist ein institutionalisiertes, konzernübergreifend durchgängiges Steuerungsinstrument für Führungskräfte und dient der Unterstützung des Zielvereinbarungsprozesses. Strategische Konzern- bzw. Unternehmensziele werden im Wasserfallprinzip "top-down" verständlich dargelegt und vereinbart. Definierte Ziele und konkrete Maßnahmen werden entsprechend konzernweit einheitlicher Prinzipien und gemeinsamer Grundsätze in Teams erarbeitet und fixiert. Der Team-Ziel-Dialog wird von erfahrenen internen ModeratorInnen begleitet.

Im Mitarbeiter-Gespräch (MaG) werden jährlich individuelle Zielvereinbarungen außerhalb des TZD, Leistungsbeurteilungen, Kompetenzen, Weiterbildungsmaßnahmen, persönliche Rückmeldungen sowie Entwicklungsmöglichkeiten zwischen Führungskraft und MitarbeiterIn besprochen.

Die MbO-Systematik (Management by Objectives) legt die individuellen Zielvereinbarungen der Führungskräfte im ÖBB-Konzern fest.

### Nachfolgeplanung

Mit dem Ziel, herausragende LeistungsträgerInnen rechtzeitig in eine Führungsposition zu entwickeln, wurde 2013 die Nachfolgeplanung implementiert und der erste Durchgang gestartet. Dieser beinhaltete unterschiedliche Verfahren zur Potenzialmessung der TeilnehmerInnen mit dem Ziel, daraus konkrete Entwicklungsmaßnahmen ableiten zu können. Im Geschäftsjahr 2014 wurde mit der Evaluierung des Programms begonnen.

## Employer Branding

Um einen einheitlichen und attraktiven Auftritt als Arbeitgeber zu gewährleisten, wurde 2014 eine umfassende Employer Branding-Strategie mit entsprechenden Kennzahlen erarbeitet. Ein neuer konzernweiter Arbeitgeberauftritt unter dem Motto „Karriereticket für die Zukunft“ wurde als wesentlicher Bestandteil dieser Strategie entwickelt.

Das ÖBB-Employer Branding Team organisierte im Jahr 2014 insgesamt dreizehn Recruitingmessen, sechs davon für AkademikerInnen und sieben für Lehrlinge. Als Hauptzielgruppe bei den Messeveranstaltungen 2014 wurden potenzielle Lehrlinge ebenso wie Studierende technischer und betriebswirtschaftlicher Fachrichtungen angesprochen. Weitere Employer Branding-Maßnahmen wie der Trainee-Blog oder die Teilnahme am Girls‘ Day bzw. Töchtertag wurden weitergeführt. Die ÖBB haben Top-Platzierungen bei Rankings wie z.B. der Career’s Best Recruiter-Studie erzielt und fanden sich erneut unter den Top 50 der attraktivsten Arbeitgeber Österreichs (Universum Student Survey Austria).

## Gleichstellung im ÖBB-Konzern

Die ÖBB verfolgen eine aktive Gleichstellung von Frauen und Männern und haben seit 2011 sowohl eine Gleichstellungspolicy als auch eine Diversity-Beauftragte. Die Ziele sind die Sicherstellung von Gleichbehandlung ohne Ansehen des Geschlechts, des Alters, der Ethnie, der sexuellen Orientierung oder einer Behinderung sowie Förderung der Chancengleichheit und bessere Vereinbarkeit von Beruf und Betreuungspflichten durch spezielle Programme. Zehn regionale Gleichstellungsbeauftragte begleiten und unterstützen KollegInnen, wenn diese sich z.B. aufgrund des Geschlechts, der ethnischen Zugehörigkeit, der sexuellen Orientierung oder des Alters übervorteilt und ungerecht behandelt fühlen. Ein Gleichstellungsgremium unterstützt die Arbeit der regionalen Gleichstellungsbeauftragten und sorgt für deren kontinuierliche Qualifizierung.

Um den Anteil der Frauen im Unternehmen zu heben und die Vielfalt zu stärken, wurden in der Diversity-Charta 2020 konkrete Gleichstellungsziele formuliert:
- Kontinuierliche Erhöhung des Anteils der Frauen bei Neubesetzungen von Führungspositionen auf 20%
- Kontinuierliche Erhöhung des Frauenanteils bei Neuaufnahmen auf 20%
- Kontinuierliche Erhöhung des Frauenanteils bei der Lehrlingsausbildung auf 20%
- Kontinuierliche Erhöhung des Frauenanteils bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie auf 25%
- Aufrechterhaltung und kontinuierliche Erhöhung des Frauenanteils in den Aufsichtsräten der ÖBB-Inland AGs und GmbHs (KapitalvertreterInnen) von/ auf 25%
- Monitoring der Gleichstellungsziele in Quartal-Reportings

Die Gleichstellungsziele werden quartalsweise evaluiert und dem Management zur Verfügung gestellt.

Zahlreiche Maßnahmen zur Umsetzung der Gleichstellungsziele wurden gesetzt: Gezieltes Recruiting insbesondere von weiblichen Lehrlingen, Frauenplätze bei Ausbildungsprogrammen der ÖBB akademie, Laufbahnworkshops für Frauen und Männer aus dem gesamten ÖBB-Konzern, der Aufbau eines ÖBB-Frauennetzwerkes, Aufnahme der Chartaziele in die Team-Ziel-Dialoge und Leistungsvereinbarung, Seminare zum Gleichbehandlungsgesetz sowie Qualifizierungsangebote in Gender & Diversity-Management für Führungskräfte. Diese konsequente, mit strategischen und messbaren Zielen hinterlegte Arbeit wurde im Juni 2014 mit dem DiversCity-Preis für Großunternehmen ausgezeichnet.

Zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie wurde das System der stundenweisen Kinderbetreuung durch Flying Nannys initiiert – zunächst als Pilotprojekt im Raum Wien.

### Sozialleistungen

Der ÖBB-Konzern bietet seinen MitarbeiterInnen folgende freiwillige Sozialleistungen an, die seit Mai 2014 in einem eigenen Geschäftsbereich in der ÖBB-BCC GmbH zusammengefasst organisiert sind: Verpflegung in Mitarbeiter-Restaurants, Kinderbetreuung, Urlaubsangebote in Ferienhäusern und Ferienwohnungen, Unterstützung bei der Wohnungssuche und Unterstützung von Sport- und Kulturaktivitäten. Mit der Einrichtung dieses Geschäftsbereichs unterstreicht der ÖBB-Konzern einerseits die Wertschätzung gegenüber seinen MitarbeiterInnen, andererseits soll das Angebot an Sozialleistungen optimiert werden.

Daneben werden Fahrbegünstigung im In- und Ausland sowie Unterstützungsleistungen im Falle schwerer Arbeits- und Wegunfälle oder sonstiger Notlagen gewährt.

### Gesundheitsmanagement

Ziel ist der Erhalt und die Förderung der Arbeitsfähigkeit und Gesundheit der ÖBB-MitarbeiterInnen. Die ÖBB-Gesundheitsstrategie wurde gemeinsam mit den VertreterInnen des Kooperationspartners der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau (VAEB) weiterentwickelt. Das „Betriebliche Gesundheitsmanagement“ wurde um die Schwerpunkte „Gesundheit als Führungsaufgabe“ sowie „Betriebliche Wiedereingliederung“ erweitert. Im Fokus von „Gesundheit als Führungsaufgabe“ stehen „Gesundes Führen“ sowie das „Präsenzmanagement“ und die Förderung eines wertschätzenden Umgangs mit MitarbeiterInnen. Die „Betriebliche Wiedereingliederung“, die stufenweise im ÖBB-Konzern implementiert wird, hat zum Ziel, erkrankte und/ oder verunfallte MitarbeiterInnen bei der Wiedererlangung ihrer Arbeitsfähigkeit zu unterstützen und so rasch wie möglich wieder in den Arbeitsprozess zu integrieren.

### Vermittlungsservice

MitarbeiterInnen, die in ihrem bisherigen Bereich aufgrund organisatorischer Rationalisierungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen sowie aufgrund arbeitsmedizinisch festgestellter Leistungseinschränkungen nicht mehr beschäftigt werden können, werden im Vermittlungsservice betreut und gegebenenfalls entsprechend qualifiziert und vermittelt.

### Arbeit und Alter

Durch die Anhebung des Pensionsantrittsalters und nicht mehr durchgeführte organisatorische Pensionierungen wird die Zahl der älteren MitarbeiterInnen in den nächsten Jahren stark zunehmen. Gemeinsam mit der Belegschaftsvertretung wurden zwei Arbeitszeitmodelle geschaffen, die es diesen MitarbeiterInnen ermöglichen sollen, länger gesund und leistungsfähig im Erwerbsleben zu verbleiben.

Mit definitiv gestellten AVB-MitarbeiterInnen kann ab 01.07.2014 bereits vier Jahre vor Vorliegen der Voraussetzungen für die gesetzliche Altersteilzeit altersgerechte Teilzeitarbeit vereinbart werden. Die bisher nur für ASVG-Versicherte mögliche Altersteilzeit gemäß § 27 AlVG kann ab 01.01.2015 auch mit definitiv gestellten MitarbeiterInnen vereinbart werden, da ab diesem Zeitpunkt die erforderliche Voraussetzung von 15 Jahren Arbeitslosenversicherungspflicht auch von diesen MitarbeiterInnen erfüllt wird.

### ÖBB-Mitarbeiterbefragung

Auf Basis der Ergebnisse der ersten konzernweiten ÖBB-Mitarbeiterbefragung, die im Oktober 2013 stattgefunden hat, wurden zahlreiche Maßnahmen erarbeitet und mit der Umsetzung begonnen. Zeitgleich begannen die Vorbereitungen für die nächste ÖBB-Mitarbeiterbefragung, die im Januar 2015 stattgefunden hat.

## D. IMMOBILIENMANAGEMENT

Mit rund 25.000 Liegenschaften sind die ÖBB einer der größten Immobilieneigentümer Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH – eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG – agiert als professioneller gesamtheitlicher Immobilien-Dienstleister primär innerhalb des ÖBB-Konzerns.

Sie entwickelt und verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio von rund 5.000 Gebäuden sowie mehr als 1.000 Bahnhöfen und Haltestellen über ihren gesamten Lebenszyklus.

Das Leistungsspektrum umfasst sowohl die kaufmännische als auch die technische Hausverwaltung für grundsätzlich alle Hochbauanlagen des ÖBB-Konzerns inkl. Bahnhöfe sowie die Entwicklung bzw. Verwertung von nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften. Rund 760 MitarbeiterInnen sorgen österreichweit für die professionelle und effiziente Abwicklung des umfassenden Leistungsportfolios.

Im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur konnten im Geschäftsjahr 2014 aus der Verwertung von Liegenschaften Ergebnisbeiträge in Höhe von rd. 86,8 Mio. EUR erzielt werden.

## Geschäftsfelder der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH

### Projektentwicklung

Durch die Zusammenlegung von ÖBB-Standorten und die Modernisierung des Bahnbetriebs werden große Flächen innerhalb von Städten aber auch in ländlichen Gebieten frei für neue Nutzungen. Die ÖBB haben hochwertige Grundstücke in besten Lagen und mit idealer Verkehrsanbindung zu bieten. Diese Flächen in Top-Lagen lassen städtebauliche Visionen Wirklichkeit werden. Die großen Flächenreserven der ÖBB – wie etwa rund um den neuen Hauptbahnhof Wien, dem ehemaligen Frachtenbahnhof Wien Nord und dem durch die Übersiedlung nach Inzersdorf zukünftig frei werdenden Nordwestbahnhof – haben enorme Bedeutung für die zukunftsorientierte Weiterentwicklung der österreichischen Städte. Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH bietet alle Leistungen für die Projektentwicklung an: von Machbarkeitsstudien über Konzepte für großflächige Standorte, Nutzerkonzepte für einzelne Parzellen, Freimachungsmanagement und Begleitung der Errichtung bis hin zur Projektsteuerung und Bauherrenvertretung. Das Projektentwicklungs-Team bewegt und entwickelt mit höchster Kompetenz die größten und spannendsten Projekte in ganz Österreich.

### Verwertung

Die MitarbeiterInnen der Verwertung wickeln den professionellen Verkauf, die Vermietung oder Verpachtung der Gebäude und Grundstücke inklusive aller dazugehörigen Koordinationsprozesse ab. Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH agiert dabei im Sinne eines professionellen Immobiliendienstleisters als Immobilienmakler am Markt. Im umfassenden Angebotsportfolio stehen einerseits Immobilien, die für den Eisenbahnbetrieb nicht mehr notwendig sind, andererseits gewinnen durch die österreichweite ÖBB-Bahnhofsoffensive die Bahnhöfe und ihr Umfeld als Immobilienstandort enorm an Bedeutung. Die neuen Bahnhöfe entwickeln sich zunehmend als multifunktionale urbane Knotenpunkte und präsentieren sich als optimale Standorte für Handel, Dienstleistung und Gastronomie.

### Stations- und Liegenschaftsmanagement

Das Stations- und Liegenschaftsmanagement sorgt für die ganzheitliche Bewirtschaftung der bebauten und unbebauten Liegenschaften. Dazu zählen unter anderem Gebäude, Bahnhöfe, Bahnsteige, Bahnhofsvorplätze oder Zuwegungen. Als ganzheitlicher Immobiliendienstleister optimieren die ÖBB Immobilienmanagement GmbH nachhaltig die komplette Werterhaltung und -entwicklung des Immobilienbestandes nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten, um Kosten zu reduzieren und vorhandene Wertsteigerungspotenziale zu heben.

Bei den Bahnhöfen steht die Kundenzufriedenheit ganz besonders im Mittelpunkt. Im Rahmen des Stationsbetriebs werden ein gepflegtes Erscheinungsbild und eine serviceorientierte Ausstattung der Bahnhöfe gewährleistet. Im Rahmen der Verwaltung gehört neben der professionellen Mieterbetreuung auch Leerstandsmanagement und Flächenoptimierung zu unseren Aufgaben. Ebenso ist das Stations- und Liegenschaftsmanagement für die Abrechnung gegenüber dem Eigentümer sowie die Wahrnehmung rechtlicher Belange für den Eigentümer im Rahmen der erteilten Hausverwaltungsvollmachten zuständig. Das Stations- und Liegenschaftsmanagement trägt Verantwortung für dokumentierte Gebäude- und Grundstücksbegehungen und erarbeitet Maßnahmen zur Erhaltung bzw. Steigerung der Kundenzufriedenheit.

# E. FORSCHUNGSBERICHT

Die ÖBB sind ein wichtiger Innovationsmotor für die österreichische Bahnindustrie. Die Optimierung und Weiterentwicklung des Gesamtsystems Bahn hat für die ÖBB als integrierter Bahnkonzern besondere Bedeutung. 85% der Forschungsaktivitäten sind vier Haupt-Themenclustern zuordenbar:

- Integrierte, nachhaltige Personen-Mobilität
- Intermodale, nachhaltige Gütermobilität
- Vehicle-Track-Interaction „Optimierung Fahrzeug – Infrastruktur"
- Innovative Bautechnologie

Eine Vielzahl von Projekten wird durch nationale und europäische Förderprogramme unterstützt. Hierbei wird „Shift²Rail", ein Teil der europäischen Initiative Horizon 2020, eine bedeutende Rolle einnehmen. Die ÖBB streben im Rahmen einer Partnerschaft mit anderen mittelgroßen europäischen Bahnen eine Mitgliedschaft in Shift²Rail an, um in den nächsten sechs Jahren gemeinsam mit allen Beteiligten des europäischen Bahnsektors die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Bahn zu erhöhen.

## Auszug aktueller Projekte

### Vehicle-Track-Interaction/ Aktive Drehdämpfer (ADD)

Im Rahmen des Konzernprojektes ADD werden Taurus-Lokomotiven mit aktiven Drehdämpfern ausgerüstet. Die Verschleißreduktion an den Rädern sowie jene der Schienen soll bewertet werden. Das Ziel des Projektes ADD ist es, über geeignete gleisseitige Messeinrichtungen die Verminderung des Verschleißes messtechnisch zu erfassen, und über das zugehörige Verschleißmodell Aussagen über eine Verschleißminderung der Schienen und des Rades aufgrund von ADD abzuschätzen.

### Innovative Bautechnologie/ Absorptionsbeton - Leichtbeton zur Absorption kinetischer Energie

Ziel des Projektes ist die Entwicklung von Dämpfungselementen aus Leichtbeton zum Schutz der Infrastruktur vor Steinschlag, Lawinen oder Fahrzeuganprall. Hierzu werden verschiedene Leichtbetone über die neu entwickelte „Absorptionsziffer" miteinander verglichen. Die Absorptionsziffer wird experimentell mit speziell entwickelten Versuchskörpern ermittelt.

# F. UMWELTBERICHT

## Auszüge aus den Umweltaktivitäten der ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2014

### Energiemanagement und Konzernprojekt Energiesparen

Maßnahmen Energiemanagement:
- Einen wesentlichen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG leistet der Geschäftsbereich EnergieBahnsysteme. Rund 92% des Bahnstrombedarfs werden aus erneuerbaren Energieträgern bereitgestellt. Stromaufbringung aus Wasserkraft und gezielte Beschaffungsstrategien ermöglichen die hervorragende Ökobilanz des Schienenverkehrs in Österreich.
- Seit 2012 nutzen Bahnstromkunden die Möglichkeit, $CO_2$-freien Bahnstrom aus 100% erneuerbarer Energie von der ÖBB-Infrastruktur AG zu beziehen. Alle vorgelagerten $CO_2$-Emissionen, die beim Bau und Betrieb der Kraftwerke und der Bahnstromleitungen auftreten, werden durch Waldpflanzungen kompensiert.
- Im April 2013 eröffnete die ÖBB-Infrastruktur AG einen „Kundenwald" im Biosphärenpark Wienerwald. Neben den Aufforstungen von Regenwald in Costa Rica, haben die Kunden nun die Möglichkeit, selbst Bäume – Elsbeeren zu pflanzen und ihr Wachstum zu beobachten. Im Jahr 2013 wurden durch Wiederaufforstung von 181 Bäumen 134 Tonnen $CO_2$ kompensiert.

Seit Jänner 2013 bietet die ÖBB-Infrastruktur AG ihren Kunden auch $CO_2$-freien 50 Hz-Drehstrom zur Versorgung ihrer Anlagen auf Bahngrund an.

Maßnahmen aus dem Konzernprojekt Energiesparen:
- Testbetriebe mit Personen- und Güterzügen zur Untersuchung der Anwendbarkeit von Fahrempfehlung für energiesparendes Fahren;
- Einführung einer 2. Geschwindigkeitsspalte im elektronischen Buchfahrplan – diese enthält die für eine pünktliche Fahrt erforderliche „energieoptimierte Fahrgeschwindigkeit";
- Spritspartraining, Spritspartipps und Spritsparrechner für die Nutzung von Dienstfahrzeugen;
- Energieeffizienzsteigerungsmaßnahmen in den Stromerzeugungsanlagen der ÖBB-Infrastruktur AG (Kraftwerke, Frequenzumformer) – z. B. LED-Beleuchtung, Gebäudesanierung, Optimierung der Kühlwasserregelung.
- Hauptbahnhof Wien:
  - Errichtung einer PV-Anlage auf den Bahnsteigdächern
  - Geothermie
  - CO2-gesteuerte Lüftungsanlage
- Salzburg Hauptbahnhof:
  - Geothermie
- Lehrlingsheim Salzburg:
  - Solarthermie

Bahnhof Feldbach – „Nullenergiebahnhof" – PV-Anlage, Luftwärmepumpe

## Abfallwirtschaft und Altlastensanierung

Um den Wissenstransfer weiter zu fördern, wurden zwei neue Schulungsmodule unter dem Titel „Übergabe von gefährlichen Abfällen“ und “Wiederverwertung von Baurestmassen, Bodenaushub und Gleisaushubmaterial“ in den Bildungsfahrplan 2015 aufgenommen.

Mit Hilfe einer gezielten Abfalltrennung an Bürostandorten und Bahnhöfen der Kategorie 1 und 2 wird die Wiederverwendung und das Recycling innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG forciert.

Alternative Kohlenwasserstoffsanierung: Eine als Verdachtsfläche im Österreichischen Verdachtsflächenkataster eingetragene Liegenschaft steht im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und liegt südwestlich der Vorgartenstraße. Die Liegenschaft wurde in der Vergangenheit von den ÖBB bzw. von Fremdfirmen industriell bzw. als Umschlagplatz für Mineralölprodukte genutzt. Ziel der Pilotversuche des Austrian Institute of Technology (AIT) auf diesem Areal ist, eine optimale Variante für die Sanierung der am Standort vorhandenen Kohlenwasserstoffe zu identifizieren.

Im Projekt BIOSAN auf oben erwähntem Areal werden Pilotversuche zu zwei Sanierungsmethoden durchgeführt:
- Biostimulation zum Abbau von Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) im Boden und biologische Behandlung von MKW-kontaminiertem Grundwasser mit bepflanzten Bodenfiltern (Weiden);
- Das Projekt hat eine Laufzeit von drei Jahren und wurde von AIT bei der Kommunalkredit Public Consulting GmbH als Forschungsprojekt eingereicht und aus Mitteln des Bundes mit rd. EUR 251.000 gefördert. Die Versuchsanlage wurde im Herbst 2012 erstmals in Betrieb genommen und sollte im Rahmen des Projektes für 24 Monate laufen. Das Versuchsjahr 2013 war das erste Betriebsjahr. Im Jahr 2014 wurden bzw. werden die Versuche weitergeführt.

## Umwelt in der Projektabwicklung

Ökologische Bewertung von Bauprojekten: Im Rahmen des Projektes sollen die baubook-Ökobilanzdaten für Bauprodukte in die Baumanagementsoftware ABK integriert werden. Mit Hilfe der erweiterten ABK-Software soll es zukünftig möglich sein, im Zuge der Erstellung von Leistungsverzeichnissen oder der Endabrechnung von Projekten ausgewählte Umweltparameter zu berechnen. Zunächst steht die Ist-Auswertung von Projekten in Fokus, um ökologische „Treiber“ zu identifizieren. Im nächsten Schritt soll durch das Anwenden der Software festgestellt werden, welche Parameter variabel sind. Benchmarking/ Kennzahlen etc. sind erst die nächsten Schritte und werden im vorliegenden Projekt noch nicht erstellt.

## Biodiversität und Naturschutz

Im Oktober 2014 wurde das Forschungsförderungsprojekt „Green Slopes - Sustainable, Environmentally-Friendly and Resource-Saving Integrated Management of Slopes“ in der ÖBB-Infrastruktur AG gestartet. Die Projektlaufzeit beträgt drei Jahre, Projektpartner sind alpS GmbH und die Universität für Bodenkultur Wien. Das Projekt basiert auf einem lebenszyklusorientierten Ansatz zum Management von Vegetationsflächen der ÖBB, vereint dabei technische, ökologische, ökonomische sowie sicherheitsrelevante Belange und behandelt sowohl die an den Gleiskörper anschließenden Vegetationsflächen als auch ökologische Ausgleichsflächen. Die Aspekte des Klimawandels werden im Projekt ebenfalls berücksichtigt. Das Ergebnis ist ein praktisches Handbuch zu Neubau- und Pflegemanagement.

## Umweltmanagement und Umweltinformation

Umweltdatenbank „Neu“: Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt die Applikation „Umweltdatenbank“ – die Umweltdatenbank beinhaltet mehrere umweltrelevante Module, wobei diese sich aktuell insbesondere auf das Thema Abfallwirtschaft beziehen. Eine Überarbeitung der bestehenden Applikation ist durch die steigenden Anforderungen im Umwelt-Bereich bzw. der Zertifizierung der ÖBB-Infrastruktur AG nach ISO 14001 und der alten Technologie der Anwendung begründet. Aus diesem Grund wurde im Jahr 2014 der Auftrag für die Erstellung eines Lastenheftes erteilt. Das Lastenheft soll die fachlichen Anforderungen in einem Detailierungsgrad abdecken, dass eine Abschätzung für eine weitere Implementierung getätigt werden kann.

Erfassung umweltrelevanter Anlagen: Im Zuge des Ausbaus des Wissensmanagements rund um die umweltrelevanten Anlagen wie etwa Ölabscheider, Grundwassersonden oder Umfüllanlagen wurde Anfang 2014 mit der GPS-mäßigen Erfassung und damit exakten Lagebestimmung begonnen. Im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Umweltdatenbank soll hier eine optimale Verbindung zwischen Anlagendaten, Protokollen, Berichten und der Verortung mittels spezieller GPS-Geräte mit erhöhter Genauigkeit erreicht werden. Ziel ist die Darstellung im „Infra:GIS" und eine Verknüpfung zu allen anlagen- und umweltrelevanten Daten. Parallel dazu wurde durch Datenaustausch mit dem Umweltbundesamt eine Verschneidung der ÖBB-Grundstücksdaten mit jenen aus dem Österreichischen Verdachtsflächenkataster durchgeführt. Diese Informationen stellen vor allem einen ersten Hinweis darauf dar, ob das entsprechende Grundstück als Altstandort oder Altablagerung verzeichnet wurde oder erste Hinweise auf mögliche Verunreinigungen im Untergrund vorliegen. Vor allem die Verknüpfung einer Anlage über ein grafisches Darstellungsprogramm, durch welches mit einem Klick die genaue Lage am Orthofoto, aber auch dazugehörige Bescheide und weiterführende Informationen abgerufen werden können, sollen den Informationsfluss vereinfachen und beschleunigen und so unter anderem zu einer Steigerung der Effizienz bei der Abwicklung unterschiedlichster Projekte führen.

## G. BARRIEREFREIHEIT

Um das Reisen für Menschen mit Mobilitätseinschränkung angenehm, stress- und barrierefrei zu gestalten, setzen die ÖBB eine Fülle an Verbesserungen um. Als Grundlage dient das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz. Auf Basis dieses Gesetzes wurde im ersten Schritt ein Etappenplan mit konkreten Umsetzungsschritten bis Ende 2015 gemeinsam von VertreterInnen der Behindertenorganisationen mit ExpertInnen der ÖBB-Gesellschaften erstellt. Die Evaluierung des kontinuierlichen Abbaus jener Barrieren, mit denen mobilitätseingeschränkte Menschen konfrontiert sind, erfolgt mit VertreterInnen der mobilitätseingeschränkten Menschen, um eine optimale Abstimmung der Maßnahmen zu erreichen.

### Infrastruktur (Bahnhöfe)

Bis Ende 2015 sollen Bahnhöfe und Haltestellen ab einer Frequenz von 2.000 Fahrgästen pro Tag sowie die jeweils wichtigsten Bahnhöfe in Bezirksstädten ohne Hürden benutzbar sein. So werden österreichweit insgesamt 170 Stationen vollständig barrierefrei gestaltet – damit können rund 66% aller BahnkundInnen in Österreich einen modernen und komfortablen Bahnhof benutzen. Bis 2025 wird die Anzahl an barrierefreien Bahnhöfen und Haltestellen auf 270 erweitert. Dann stehen 90% der Fahrgäste barrierefreie Bahnhöfe und Haltestellen zur Verfügung. Höhepunkte bei der Umsetzung des Etappenplans stellen seit dem vergangenen Berichtsjahr unter anderem die Fertigstellungen des Wiener Hauptbahnhofs, des Salzburger Hauptbahnhofs, Attnang-Puchheim, Paternion-Feistritz, Gänserndorf, St. Peter/Seitenstetten und Kammer-Schörfling sowie der Start der Umbauten in den Bahnhöfen Bruck an der Leitha, Neusiedl, Gmunden und Hollabrunn dar. Darüber hinaus wurden bzw. werden laufend Bahnhöfe mit Liften und Blindenleitsystem ausgerüstet.

### Website

Die konzernweite ÖBB-Website und das ÖBB-Reiseportal www.oebb.at (Relaunch erfolgte im September 2010) sind technisch und inhaltlich barrierefrei. Die anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns werden ihre Webpages in den nächsten Jahren ebenfalls barrierefrei nachrüsten. Die Website www.hauptbahnhof-wien.at gilt als offizielles Referenzprojekt für die neuen, weltweiten Web-Content Accessibility Guidelines und hat als einziges deutschsprachiges kommerzielles Angebot unter den Referenzwebsites die Stufe AA erreicht.

## H. KONZERNBEZIEHUNGEN

### Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG

Die Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Der Sitz der Gesellschaft ist Am Hauptbahnhof 2, A-1100 Wien. Die Gründung und Errichtung der Gesellschaft erfolgte auf der Grundlage des § 2 Bundesbahnstrukturgesetz 2003. Die Gesellschaft ist in dem beim Handelsgericht Wien geführten Firmenbuch unter der FN 247642f eingetragen. Die ÖBB-Holding AG hält sämtliche Anteile der ÖBB-Infrastruktur AG und erbringt für die ÖBB-Infrastruktur AG und andere Konzerngesellschaften diverse Leistungen wie z.B. Marketing und Treasury-Leistungen. Diese Leistungen werden mittels Konzernumlage bzw. mittels Leistungsverrechnung an die Konzerngesellschaften verrechnet. Im Geschäftsjahr 2014 wurden dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern rd. 15,9 Mio. EUR (Vj: rd. 14,3 Mio. EUR) verrechnet.

Unmittelbare Tochtergesellschaften der ÖBB-Holding AG sind vor allem die Teilkonzernmuttergesellschaften ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft („ÖBB-Personenverkehr AG"), Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft („Rail Cargo Austria AG") und ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft („ÖBB-Infrastruktur AG").

### ÖBB-Personenverkehr AG

Aufgabe der ÖBB-Personenverkehr AG ist insbesondere die Beförderung von Personen, einschließlich der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen mit Ausnahme der Schieneninfrastruktur und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines öffentlichen Personenverkehrs aufgrund von Tarifen und Fahrplänen. Im Geschäftsjahr 2014 wurden mit der Gesellschaft rd. 296,1 Mio. EUR (Vj: rd. 285,1 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 9,5 Mio. EUR (Vj: rd. 10,4 Mio. EUR) verrechnet.

### Rail Cargo Austria AG

Die Rail Cargo Austria AG hat insbesondere die Beförderung von Gütern, einschließlich der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen mit Ausnahme der Schieneninfrastruktur und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines öffentlichen Güterverkehrs auf Grund von Tarifen zur Aufgabe. Mit der Rail Cargo Austria AG wurden im Geschäftsjahr 2014 Gesamterträge in Höhe von rd. 168,8 Mio. EUR (Vj: rd. 168,1 Mio. EUR) erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden von der Rail Cargo Austria AG rd. 0,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2,0 Mio. EUR) verrechnet.

### ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH („ÖBB-Produktion GmbH"). Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Traktions- und Serviceleistungen für andere Eisenbahnunternehmen. Im Geschäftsjahr 2014 wurden mit der Gesellschaft rd. 198,4 Mio. EUR (Vj: rd. 211,4 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 11,3 Mio. EUR (Vj: rd. 14,6 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 9,6 Mio. EUR) aktiviert.

### ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH („ÖBB-Technische Services-GmbH"). Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Serviceleistungen im Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen. Im Geschäftsjahr 2014 wurden mit der Gesellschaft rd. 24,9 Mio. EUR (Vj: rd. 19,4 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 24,9 Mio. EUR (Vj: rd. 24,4 Mio. EUR) verrechnet.

### ÖBB-Business Competence Center GmbH

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt als konzerninterne Servicegesellschaft vorwiegend standardisierte administrative Dienstleistungen. Im Geschäftsjahr 2014 wurden mit der Gesellschaft rd. 25,9 Mio. EUR (Vj. rd. 6,4 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 88,0 Mio. EUR (Vj: rd. 55,4 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in der Höhe von rd. 3,7 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR) aktiviert.

## I. CHANCEN-/ RISIKOBERICHT

Der ÖBB-Konzern ist in steigendem Ausmaß mit den Chancen und Risiken der Liberalisierung des europäischen Schienenverkehrs und der damit verbundenen Intensivierung des Wettbewerbs konfrontiert. Alle identifizierten Chancen und Risiken werden anhand der fortgeschriebenen Bewertungen oder aufgrund von Erfahrungswerten laufend einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeiten.

### Chancen-/ Risikomanagement im ÖBB-Konzern

Chancen und Risiken sind im ÖBB-Konzern grundsätzlich als Ereignisse oder Entwicklungen definiert, die zu einer positiven bzw. negativen Ergebnisabweichung gegenüber den Planungsannahmen führen können.

Das Chancen-/ Risikomanagement begleitet alle relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen der wesentlichen Konzernunternehmen. Die konzernweit verbindliche Konzernrichtlinie und das ebenfalls konzernweit verbindliche Chancen-/ Risikomanagement-Handbuch definieren Regeln, Spielräume und Mindestanforderungen des Risikomanagements für alle einbezogenen Unternehmenseinheiten. Das oberste Ziel der Risikopolitik bildet die uneingeschränkte Absicherung der Unternehmenstätigkeit. Demnach sollen Risiken nur dann eingegangen werden, wenn ihre Dimension abschätzbar und damit gleichzeitig eine Steigerung der Erträge und des Unternehmenswertes verbunden ist. Die Grundlage dazu bildet eine umfassende Chancen-/Risikoidentifikation, -bewertung, -steuerung sowie -berichterstattung. Dieser Prozess wird durch eine Risikomanagement-Software begleitet. Nach Prüfung und Konsolidierung der Einzelrisiken/-chancen in der konzernweiten Chancen-/ Risikoplattform wird ein Bericht an den Vorstand der ÖBB-Holding AG erstellt, der die wichtigsten Risiken und die entsprechenden Gegenmaßnahmen bzw. Chancen abbildet. Auf dieser Grundlage können dem Aufsichtsrat sowie dem Prüfungsausschuss der ÖBB-Holding AG und der Konzerngesellschaften umfassende Informationen zur aktuellen Chancen-/Risikosituation zur Verfügung gestellt werden.

Im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur ist zur Sicherstellung des professionellen Umgangs mit Chancen und Risiken sowie zur laufenden Umsetzung des Risiko- und Chancenmanagementprozesses die Funktion eines Teilkonzern-Risikomanagers eingerichtet: Er ist für den Chancen- und Risikomanagement-Prozess im Teilkonzern bzw. in der Gesellschaft verantwortlich. Im Teilkonzern führt er die Chancen- und Risikokonsolidierung und -aggregation durch und ermittelt dessen Gesamt-Chancen- und Risikoposition. Er berichtet an den Vorstand bzw. die Geschäftsführung sowie an den Konzern-Chancen- und Risikomanager, er legt die vorgeschlagenen Chancen- und Risikosteuerungsmaßnahmen zur Diskussion und Beschlussfassung vor und übernimmt Beratungs- und Schulungsaufgaben. Darüber hinaus sind in allen Geschäftsbereichen, Stabstellen und allen wesentlichen Beteiligungen dezentrale Risikomanager/ -ansprechpartner definiert, welche die risikoverantwortlichen Führungskräfte („Risk Owner“) bei der Erfassung der Chancen/ Risiken im jeweiligen Verantwortungsbereich unterstützen. Als Teil der Qualitätssicherung wurde das Chancen-/ Risikomanagement im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG von der Konzernrevision geprüft. Bei dieser Prüfung wurde die Funktionsfähigkeit und Wirksamkeit des Risikomanagements, die Einhaltung der Richtlinien sowie die Prozesse anhand von Stichproben analysiert und kontrolliert. Ebenso wurde die Funktionalität des verwendeten Tools überprüft. Aufgrund der im Rahmen der durchgeführten Tätigkeiten gewonnenen Erkenntnisse wurden keine Sachverhalte bekannt, die die Annahme veranlassen, dass das im Teilkonzern der ÖBB-Infrastruktur AG eingerichtete Risikomanagementsystem (RMS) zum 31.12.2014 nicht funktionsfähig bzw. nicht wirksam ist.

## Risikofelder und wesentliche Risiken des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Die seit Einführung eines konzernweiten Chancen-/Risikomanagementsystems geltenden Chancen-/ Risikofelder wurden im Berichtszeitraum nicht verändert. Sie dienen der strukturierten und einheitlichen Erfassung und Bearbeitung aller relevanten Chancen/ Risiken:

Für das Jahr 2015 verteilen sich die wichtigsten Risiken des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur wie folgt auf die Chancen-/ Risikofelder:

- **Feld Strategie**: Risiken aus der Nichterreichung der gesteckten Strategieziele. Durch straffes Programm- und Maßnahmenmonitoring werden weitgehend sämtliche Strategieumsetzungsrisiken reduziert.
- **Feld Operativer Betrieb**: Risiken aus höherer Gewalt/ Naturgefahren wird mit etablierten Systemen bzw. Programmen begegnet: So ist etwa ein Naturgefahrenmanagement implementiert (inkl. Wetterinformationssystem, Hochwasserinformationssystem/ Naturgefahrenkarte). Ausfallsrisiken im Bereich sämtlicher Telekommunikationsservices bzw. der wesentlichen Datennetzdienste für den Bahnbetrieb begegnet man mit präventiven Maßnahmen zur Risikoreduktion wie Notfallplänen, Schaffung von Redundanzen oder einer örtlichen Verlagerung der Anlagenräume. Trotz grundsätzlich extrem hoher Ausfallssicherheit der Betriebsführungszentralen können Teil- oder Totalausfälle durch Terrorismus, Sabotage oder Elementarereignisse wie z.B. Brand nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Daher ist ein gesamtheitliche Ausfallskonzept für Schlüsselelemente wie Stellwerke, Fernsteuerbereiche, BFZ-Zellen und Kundeninformationssysteme Teil unserer Betriebsführungsstrategie.

- **Feld Finanzen/ Rechnungswesen**: In diesem Risikofeld finden sich beispielsweise Zinsänderungsrisiken, Kontrahentenrisiken und Bewertungsrisiken. Details und Maßnahmen zur Risikoreduzierung werden im Kapitel „Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten" behandelt.
- **Feld Absatz/ Vertrieb**: In Zusammenhang mit geplanten Streckenübernahmen (von Nebenbahnen) durch Dritte besteht die Chance, dass – im Falle von ablösefreien Übergaben – Rückstellungen aufgelöst werden könnten.
- **Feld Personal/ Führung/ Organisation**: Sofern Gehaltsabschlüsse höher als in der Planung ausfallen sollten, besteht aufgrund der Personalintensität des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur ein nicht unbedeutendes Risiko. Durch entsprechende Verhandlungsführung wird versucht, das Risiko weitestgehend zu reduzieren.
- **Feld Recht/ Haftung**: Die Änderung von Rechtsvorschriften und Regelwerken – sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene – kann zu erhöhten Systemkosten im Eisenbahnwesen führen (z.B. durch neue technische oder organisatorische Vorgaben). Dementsprechend sorgfältig werden die Entwicklungen von unterschiedlichen Unternehmenseinheiten auf mögliche Auswirkungen untersucht, um frühzeitig reagieren zu können. Auch besteht ein gewisses Risiko im Zusammenhang mit diversen wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren, in denen neu in den Markt getretene EVU's mit juristischen Mitteln versuchen, in der Vergangenheit liegende Preisanhebungen für das Infrastrukturbenützungsentgelt zu bekämpfen bzw. mangelnde Transparenz und verletzende Preisgestaltung bei der Verrechnung von Traktionsstrom nachzuweisen.
- **Feld Einkauf/ Beschaffung**: Das Hauptrisiko stellen Preisschwankungen bei verschiedenen Rohstoffen dar – im Infrastrukturbereich vor allem im Stahlbereich. Im Schienen- und Weichenbereich sowie in sonstigen Baubereichen werden Preisentwicklungen und Rohstoffindizes sehr genau analysiert und die Ergebnisse in den rollierenden Planungen sowie in den Einkaufsverhandlungen eingebracht.
- **Feld Informationsverarbeitung**: Systemausfälle können bei den operativen Teilbereichen Mehraufwendungen und Umsatzeinbußen auslösen. Mit einer Vielzahl an Maßnahmen, die in einem speziellen IT-Risikomanagement-System erarbeitet, geplant und umgesetzt werden, wird versucht, das Risiko auf ein Minimum zu reduzieren.
- **Feld Töchter/ Beteiligungen**: Die Verwertungserlöse und die exakten Realisierungszeitpunkte im Immobilienbereich sind von den jeweiligen Marktentwicklungen abhängig. Die Risikosteuerung erfolgt frühzeitig schon in der Verhandlungsgestaltung sowie durch gezieltes Portfoliomanagement.

Entsprechend dem Verbandverantwortlichkeitsgesetz gilt auch für den ÖBB-Konzern, dass Unternehmen für gerichtlich strafbare Taten ihrer MitarbeiterInnen oder Entscheidungsträger verantwortlich gemacht und bestraft werden können. Um diesem Risiko zu begegnen, werden im Rahmen des rechtlichen Risikomanagements strafrechtlich bedeutsame Bereiche identifiziert, z.B. im Bereich der Fahrlässigkeits-, Umwelt- und Korruptionstatbestände, der Ist-Stand bewertet und Maßnahmen zur Risikovermeidung gesetzt. Vorsorgemaßnahmen wurden auch mit der Einführung von Kontroll- und Berichtssystemen sowie der Erlassung allgemeiner Verhaltensanweisungen durch den Code of Conduct getroffen. Mit entsprechenden Schulungen und der Schaffung klarer Verantwortlichkeitsbereiche wird ebenfalls eine Risikominimierung verfolgt.

## Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

### Originäre Finanzinstrumente

Der Bestand an originären Finanzinstrumenten der ÖBB-Infrastruktur AG (Forderungen und Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens) ist in der Bilanz ersichtlich. Detaillierte Informationen finden sich in den entsprechenden Angaben im Anhang zum Jahresabschluss.

### Derivative Finanzinstrumente

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Währungs- und Zinsänderungsrisiken sowie Preisänderungsrisiken von Stromprodukten ein. Die Konzernrichtlinien untersagen die Ausgabe oder das Halten von Finanzinstrumenten zu spekulativen Zwecken. Derivative Finanzinstrumente werden nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen, zudem wurden durch Konzernrichtlinien die zulässigen Finanzgeschäfte definiert. Derivative Finanzinstrumente werden im Einklang mit den anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften bewertet.

Der Großteil der Derivate (rd. 91% des Nominales) sind nicht-strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Plain Vanilla Zinsswaps sowie Cross Currency Interest Rate Swaps). Nur ein geringer Anteil von 9% des Nominales entfällt auf ein strukturiertes Derivat. Dieses strukturierte Derivat hat ein Gesamtnominale von rd. 20,0 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis 2022.

## Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die ÖBB-Holding AG, die Finanzgeschäfte im Namen und auf Rechnung von Konzerngesellschaften nur nach deren Zustimmung und Auftrag durchführt, hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen, das u.a. Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken, die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten umfasst. Oberste Priorität nimmt bei allen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens der Konzerngesellschaften ein. Eine wesentliche Aufgabe der damit beauftragten Abteilung Konzernfinanzen ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret mit den Konzerngesellschaften zu vereinbarenden Handlungsrahmens. Nachstehend werden die wichtigsten Finanzierungsrisiken näher erörtert:

### Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel des ÖBB-Konzerns im Bereich Finanzen ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums. Liquiditätsrisiko ist das Risiko, dass ein Unternehmen Schwierigkeiten bei der Erfüllung seiner sich aus den finanziellen Verbindlichkeiten ergebenden Verpflichtungen haben könnte, die über die Zahlung von Bargeld oder die Lieferung eines anderen finanziellen Vermögenswertes beglichen werden. Somit ist die konsequente Sicherstellung der Liquidität aller Konzerngesellschaften durch Liquiditätsplanungen, die Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und eine ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber eine der Hauptaufgaben der Abteilung Konzernfinanzen des ÖBB-Konzerns.

### Zinsrisiko

Risiken aus Marktzinsänderungen können das Finanzergebnis der ÖBB-Infrastruktur AG beeinflussen. Es gilt daher, den Einfluss von möglichen Marktzinsschwankungen auf die Ergebnisentwicklung auf ein mit den Konzerngesellschaften abzustimmendes Niveau zu beschränken.

Der Abschluss geeigneter derivativer Finanzinstrumente zum Management von Zinsrisiken basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen der Abteilung Konzernfinanzen und auf den entsprechenden Entscheidungen der Konzerngesellschaften.

### Währungsrisiko

Die ÖBB-Infrastruktur AG unterliegt nahezu keinen Fremdwährungsrisiken. Die Finanzierungen sind überwiegend in Euro denominiert.

Relevante Währungsrisiken aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen bestehen nicht, da den vertraglichen Verbindlichkeiten in Fremdwährungen weitestgehend entsprechende volumen- und fristenkongruente Veranlagungen und Forderungen in der gleichen Höhe gegenüberstehen.

Der Abschluss geeigneter derivativer Instrumente zum Management von Währungsrisiken (Währungsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen der Abteilung Konzernfinanzen und auf entsprechenden Entscheidungen der Konzerngesellschaften.

### Kontrahentenrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial durch Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Geschäftspartner (vorwiegend Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, barwertig positive Swapgeschäfte). Die dem Kontrahentenrisiko-Management zugrundeliegenden und für jeden Finanzpartner individuell vergebenen Limits werden täglich auf Einhaltung überprüft.

Kontrahentenrisiken bestehen außerhalb der originären Geschäfte mit den ÖBB-Finanzpartnern auch im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing. Bei Cross-Border-Leasing-Transaktionen wurden Wertpapierdepots, Payment Undertaking Agreements (Zahlungsvereinbarungen) und Swaps mit Finanzpartnern abgeschlossen, um Leasingraten während und den Kaufpreis am Ende der Laufzeit zu bezahlen. Das Cross-Border-Leasing-Management beschäftigt sich mit der Gestionierung, der Abwicklung, dem Risikomanagement sowie der wirtschaftlichen Beendigung bestehender Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Ziel des Cross-Border-Leasing-Managements ist es, insbesondere alle Rechte und Pflichten aus den Transaktionen zu überwachen, die vertragsmäßige Abwicklung sicherzustellen, Risiken zu vermeiden und die Wirtschaftlichkeit des gesamten Portfolios zu gewährleisten.

In den letzten Jahren ist es gelungen, das originäre Volumen an bestehenden Cross-Border-Leasing-Transaktionen erheblich zu reduzieren, ohne den seinerzeit lukrierten Nettobarwertvorteil rückzahlen zu müssen. Im Jahr 2014 wurden zwei Transaktionen unter Erhaltung des Nettobarwertvorteils vorzeitig beendet. Die ÖBB-Strategie ist unverändert, das bestehende Risiko der Transaktionen aktiv zu managen und wirtschaftlich akzeptable Beendigungsmöglichkeiten zu nutzen. Diese Strategie wird auch in Zukunft verfolgt.

## Internes Kontrollsystem

Die Vorstände bzw. Geschäftsführer der Konzerngesellschaften sind sich der Verpflichtung zur Ausgestaltung eines angemessenen internen Kontrollsystems (IKS) bewusst und nehmen diese Verantwortung entsprechend wahr.

Das IKS im ÖBB-Konzern fokussiert neben prozessbezogenen Überwachungsmaßnahmen stark auf rechnungslegungsbezogene Themen. Es unterstützt die Einhaltung der maßgeblichen Vorschriften und vorgesehenen Geschäftspolitik (Compliance), die Gewährleistung von Ordnungsmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung (Financial Reporting) und die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der betrieblichen Tätigkeit (Operations). Es orientiert sich am international bewährten Rahmenkonzept COSO (Internal Control and Enterprise Risk Managing Frameworks des Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission) und bietet dem Management dadurch eine anerkannte Basis für Analyse- und Steuerungsaufgaben.

Der dezentralen Konzernstruktur entsprechend weist jeder Teilkonzern ein angemessenes, wirksames IKS nach; die Einrichtung und Aufrechterhaltung erfolgt somit eigenverantwortlich ebendort.

Im ÖBB-Konzern ist aufgrund der Unternehmensgröße eine eigene Stabstelle Interne Revision eingerichtet. Zum IKS zeichnet diese für den grundlegenden Rahmen verantwortlich. Dieser findet als ausformulierter Mindeststandard in den Teilkonzernen Umsetzung. Die Interne Revision kontrolliert das Vorhandensein eines wirksamen IKS in den Konzerngesellschaften und prüft auf Grundlage eines genehmigten jährlichen Revisionsplans bestimmte IKS-Elemente, wobei Ergebnisse in Form eines Tätigkeitsberichtes dem Prüfungsausschuss des jeweiligen Aufsichtsrats berichtet werden.

Des Weiteren ist auch eine Stabstelle Compliance etabliert, die – unterstützt von Compliance-Beauftragten in allen Teilkonzernen – in ihrer anlassbezogenen Überprüfungstätigkeit weisungsfrei agiert. Ein weiterer wesentlicher Aspekt in der Compliancetätigkeit liegt in der Umsetzung von Präventivmaßnahmen.

Als Grundlage für das IKS gilt, dass Kontrollmaßnahmen in den wesentlichen/ kritischen Geschäftsprozessen vollständig und nachvollziehbar dokumentiert sind, dass die Aufbauorganisation nachvollziehbar dokumentiert ist (Organigramm, Arbeitsplatzbeschreibung, Funktionsbeschreibung, etc.) und regelmäßig angepasst wird, und dass die anzuwendenden Regelwerke und internen Vorgaben umfassend bekannt und verfügbar sind.

Auf Basis der Prozessdokumentationen werden in periodischen Abständen die wesentlichen Risiken identifiziert, bewertet und erfasst. Geeignete Kontrollaktivitäten werden festgelegt, um Risiken auf ein angemessenes Ausmaß zu reduzieren. Die Wirksamkeit der Kontrollen wird durch periodische Selbstevaluierung unter Setzung revolvierender Schwerpunkte überprüft und dokumentiert.

Seit 2012 ist die in ihren Mindestausprägungen vereinheitlichte Dokumentation des IKS in der ÖBB-Gruppe in Form eines konzernweit gültigen Mindeststandards zur Umsetzung veröffentlicht. Weiters besteht für die Organisationseinheiten des Konzerns die Verpflichtung, die Dokumentation der innerprozessual definierten Schlüsselkontrollen mit ihren Risikofeldern sowie der zugehörigen Testschritte softwareunterstützt vereinheitlicht vorzunehmen. Auf Basis dieses nicht editierbaren sowie kommentierten und nachvollziehbaren Datenmaterials erfolgt auch das Berichtswesen an das Management.

Das IKS für den Rechnungslegungsprozess ist insofern auch Bestandteil des Prüfprogramms der Wirtschaftsprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung, als es für die Art und das Ausmaß der wesentlichen Prüfungshandlungen erforderlich ist, wobei die daraus resultierenden Ergebnisse dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats zur Kenntnis gebracht werden.

Was die Vorprozesse zur Rechnungslegung betrifft, wurde 2013 dahingehend eine weitere Vereinheitlichung eingeleitet, als die betreffenden Abläufe in eine konzernweit tätige Financial-Shared-Service-Einheit übergeführt wurden. Diese auch aus IKS-Sicht relevante Standardisierung wurde im Laufe des Jahres 2014 nicht zuletzt durch die Gründung einer übergreifend agierenden Dienstleistungsgesellschaft, der ÖBB-Business Competence Center GmbH, weiter vorangetrieben.

Geschäftsfälle werden im ÖBB-Konzern grundsätzlich unter Einsatz der Software SAP R/3 gebucht; bei manchen ausländischen Tochterunternehmen kommen z.T. auch andere Softwarelösungen zur Anwendung. Somit erfolgt die Datenübertragung im Konzern weitgehend automatisiert bzw. durch die Lieferung von Upload-Files an die ÖBB-Holding AG, wo die Daten im Konsolidierungssystem SAP Netweaver BI zentral verarbeitet werden.

Grundlage der Konzernrechnungslegung bildet ein IFRS-Konzernhandbuch (herausgegeben und regelmäßig aktualisiert von der Abteilung Rechnungswesen der ÖBB-Holding AG), wo wesentliche IFRS-basierte Bilanzierungserfordernisse konzernweit vorgegeben und kommuniziert werden. Die MitarbeiterInnen des Rechnungswesens werden laufend in Hinblick auf Neuerungen in der Rechnungslegung geschult, um den Risiken einer unbeabsichtigten Fehlberichterstattung vorbeugen zu können.

Für die Angaben in den Erläuterungen zum Konzernabschluss kommt eine eigens von der ÖBB-Holding AG zugekaufte Software zum Einsatz. Nach Prüfung durch lokale Wirtschaftsprüfer (unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung sowie der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISAs) und den Allgemeinen Auftragsbedingungen für Prüfungen innerhalb der ÖBB-Gruppe) liefern alle Tochterunternehmen für die Erstellung des Konzernabschlusses umfangreiche Reporting-Packages mit allen relevanten Buchhaltungsdaten (Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung, Erläuterungen zum Konzernabschluss). Die Prüfung wird mittels „Bestätigung zum IFRS-Konzern-Berichtspaket" bestätigt, deren Einlangen Voraussetzung für die Verarbeitung des Reporting-Packages darstellt. Dieses externe Kontrollsystem stellt einen unterstützenden Teil des IKS dar.

Der Aufsichtsrat wird regelmäßig, insbesondere innerhalb des verpflichtend einzurichtenden Prüfungsausschusses der ÖBB-Holding AG, über die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns in Form von konsolidierten Darstellungen informiert.

## J. VORGÄNGE VON BESONDERER BEDEUTUNG, DIE NACH ABSCHLUSS DES WIRTSCHAFTSJAHRES EINGETRETEN SIND

Angaben zu diesem Kapitel finden sich im Anhang zum Konzernabschluss in Erläuterung 36 wieder.

## K. ANMERKUNGEN ZUM LAGEBERICHT

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns und des wirtschaftlichen Umfelds beziehen. Sämtliche Prognosen wurden aufgrund der am Erstellungszeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen. Es können daher die tatsächlich eintretenden Entwicklungen von den im Lagebericht geschilderten Erwartungen abweichen.

Wien, am 25.03.2015

Der Vorstand

| DI Franz Bauer | Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä | KR Ing. Franz Seiser |
|---|---|---|
| (Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung) | (Ressort Finanzen, Markt, Service) | (Ressort Betrieb und Systeme) |

## Glossar

| | |
|---|---|
| BMF | Bundesministerium für Finanzen |
| BMVIT | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie |
| DB | Deutsche Bahn |
| DFI | Dynamische Fahrgast Information |
| DVB | Digital Video Broadcast |
| ECO-Driver-Trainings | Programm für treibstoffsparendes Fahren |
| EisbG | Eisenbahngesetz |
| EMTN | European Medium Term Note |
| ETCS | European Train Control System |
| EVU | Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| F&E | Forschung und Entwicklung |
| GBTkm | Gesamtbruttotonnenkilometer |
| GSM-R | GSM-Railway |
| GWh | Gigawattstunde |
| GWL | Gemeinwirtschaftliche Leistungen |
| IBE | Infrastrukturbenützungsentgelt |
| IKS | Internes Kontrollsystem |
| ISO | Internationale Organisation für Normung |
| Newcomer | Neueinsteiger |
| ÖV | Öffentlicher Verkehr |
| ÖZIV | Österreichischer Zivil-Invalidenverband |
| railjet | neuer Fernverkehrszug |
| REX | Regionalexpress |
| ROLA | Rollende Landstraße |
| SBB | Schweizerische Bundesbahnen |
| Traktion | Antrieb von Zügen durch Triebfahrzeuge |
| TSI | Technische Spezifikationen für die Interoperabilität |
| VAI | Verkehrs-Arbeitsinspektorat |

## Erklärung gem. § 82 (4) Z 3 BörseG

### Erklärung aller gesetzlichen Vertreter

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Jahresabschluss des Mutterunternehmens ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens vermittelt und dass der Lagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Unternehmens so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage entsteht und dass der Lagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen das Unternehmen ausgesetzt ist.

Wien, am 25.03.2015

Der Vorstand

| DI Franz Bauer | Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä | KR Ing. Franz Seiser |
|---|---|---|
| (Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung) | (Ressort Finanzen, Markt, Service) | (Ressort Betrieb und Systeme) |

# Konzernabschluss

## Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2014



| | Erläuterung | 2014<br>in TEUR | 2013<br>in TEUR |
|---|---|---|---|
| Umsatzerlöse | 4 | 2.176.114,5 | 2.155.317,4 |
| Bestandsveränderungen | | 2.729,6 | 331,4 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 5 | 287.249,9 | 305.310,9 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 6 | 648.569,9 | 586.438,5 |
| **Gesamterträge** | | **3.114.663,9** | **3.047.398,2** |
| | | | |
| Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen | 7 | -422.958,3 | -416.372,4 |
| Personalaufwand | 8 | -1.074.660,9 | -1.043.980,6 |
| Abschreibungen | 9 | -644.751,7 | -616.387,5 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 10 | -337.152,0 | -364.358,2 |
| | | | |
| **Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)** | | **635.141,0** | **606.299,5** |
| | | | |
| Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen | 17 | 967,8 | 1.235,9 |
| Zinserträge | 11 | 36.079,9 | 55.928,5 |
| Zinsaufwendungen | 11 | -638.096,3 | -643.364,6 |
| Sonstiger Finanzertrag | 12 | 52.973,9 | 26.494,2 |
| Sonstiger Finanzaufwand | 12 | -52.478,1 | -20.834,1 |
| | | | |
| **Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen** | | **-600.552,8** | **-580.540,1** |
| | | | |
| **Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)** | | **34.588,2** | **25.759,4** |
| | | | |
| Ertragsteuern | 13 | -5.835,2 | 3.949,4 |
| | | | |
| **Konzernjahresergebnis** | | **28.753,0** | **29.708,8** |

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und sonstiges Ergebnis 2014

| | Erläuterung | 2014 in TEUR | 2013 in TEUR |
|---|---|---|---|
| **Konzernjahresergebnis** | | **28.753,0** | **29.708,8** |
| | | | |
| Versicherungsmathematische Gewinne (Verluste) | | -3.652,9 | -881,6 |
| Steuereffekte | | 28,3 | 8,1 |
| **Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden** | | **-3.624,6** | **-873,5** |
| | | | |
| Unrealisiertes Ergebnis aus Cash Flow Hedges | 24 | -11.624,0 | -20.772,0 |
| Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cash Flow Hedges | 24 | 12.441,0 | 23.094,0 |
| Unrealisiertes Ergebnis aus Available-for-Sale-Rücklage | 24 | 1.706,2 | -3.389,0 |
| Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Available-for-Sale-Rücklage | 24 | 0,0 | -4.198,0 |
| Steuereffekte | | -1.573,6 | 1.457,7 |
| **Posten, die in künftigen Perioden in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden** | | **949,6** | **-3.807,3** |
| | | | |
| **Sonstiges Ergebnis** | | **-2.675,0** | **-4.680,8** |
| | | | |
| **Gesamtkonzernergebnis** | | **26.078,0** | **25.028,0** |

# Konzern-Bilanz zum 31.12.2014



| Vermögen | Erläuterung | 31.12.2014 in TEUR | 31.12.2013 in TEUR |
|---|---|---|---|
| **Langfristige Vermögenswerte** | | | |
| Sachanlagen | 14 | 19.270.717,3 | 18.245.741,9 |
| Immaterielle Vermögenswerte | 15 | 369.949,6 | 367.714,9 |
| Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | 16 | 129.721,9 | 128.214,2 |
| Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen | 17 | 43.796,7 | 43.856,4 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 18 | 530.496,8 | 527.344,3 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 20 | 165.588,0 | 163.461,6 |
| Latente Steueransprüche | 13 | 36.710,5 | 43.797,9 |
| | | **20.546.980,8** | **19.520.131,2** |
| **Kurzfristige Vermögenswerte** | | | |
| Vorräte | 21 | 74.325,8 | 92.964,4 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 20 | 178.040,7 | 151.994,8 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 20 | 243.924,4 | 249.985,3 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 18 | 66.195,9 | 87.197,7 |
| Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte | 19 | 601,9 | 3.102,8 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 22 | 230.890,0 | 28.014,1 |
| | | **793.978,7** | **613.259,1** |
| | | **21.340.959,5** | **20.133.390,3** |

| Eigenkapital und Schulden | Erläuterung | 31.12.2014 in TEUR | 31.12.2013 in TEUR |
|---|---|---|---|
| **Eigenkapital** | | | |
| Grundkapital | 23 | 500.000,0 | 500.000,0 |
| Kapitalrücklagen | 24 | 538.884,2 | 538.884,2 |
| Cash-Flow-Hedge-Rücklage | 24 | -17.863,1 | -17.106,5 |
| Available-for-Sale-Rücklage | 24 | 10.667,2 | 8.961,0 |
| Erwirtschaftetes Ergebnis | 24 | 166.785,4 | 142.879,0 |
| | | **1.198.473,7** | **1.173.617,7** |
| **Langfristige Schulden** | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 25 | 18.350.364,2 | 16.404.219,4 |
| Rückstellungen | 26 | 280.589,2 | 264.950,2 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 27 | 50.557,9 | 80.280,4 |
| | | **18.681.511,3** | **16.749.450,0** |
| **Kurzfristige Schulden** | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 25 | 523.400,7 | 1.299.975,9 |
| Rückstellungen | 26 | 128.206,5 | 53.175,4 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 27 | 528.499,1 | 592.592,0 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 27 | 280.868,2 | 264.579,3 |
| | | **1.460.974,5** | **2.210.322,6** |
| | | **21.340.959,5** | **20.133.390,3** |

# Konzern-Geldflussrechnung 2014



| | Erläuterung | 2014 in TEUR | 2013 in TEUR |
|---|---|---|---|
| Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) | | 34.588 | 25.759 |
| | | | |
| **Unbare Aufwendungen und Erträge** | | | |
| + Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | 9 | 816.975 | 797.671 |
| + Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte | | 1.000 | 0 |
| - Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten | 9 | -172.223 | -181.284 |
| + Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien | | 9.388 | 12.862 |
| + Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten | | -1.911 | -710 |
| - sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen | | -1.935 | -18.947 |
| + Zinsaufwand | 11 | 638.096 | 643.365 |
| - Zinsertrag | 11 | -36.080 | -55.929 |
| | | | |
| **Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden** | | | |
| - Zunahme / + Abnahme von Vorräten | 21 | 18.638 | -3.002 |
| - Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte | | 18.823 | 64.221 |
| + Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden | | -91.118 | -269.618 |
| + Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen | 26 | 83.773 | 5.932 |
| | | | |
| - gezahlte Zinsen | | -633.892 | -613.646 |
| + erhaltene Zinsen | | 1.999 | 2.364 |
| - gezahlte Ertragssteuern | 13 | -41 | -723 |
| **Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)** | | **686.080** | **408.315** |
| | | | |
| + Einzahlungen aus dem Abgang Sachanlagen und immaterieller Vermögenswerte | | 32.683 | 32.904 |
| - Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte | 14, 15 | -1.847.957 | -1.894.035 |
| + Einzahlungen aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten | | 1.897 | 46.237 |
| - Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte | | -55.082 | -967 |
| + Einzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten | 14, 15 | 147.322 | 113.540 |
| - Rückzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten | | -559 | 0 |
| + Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten | | 1.159 | 18.061 |
| - Auszahlungen für den Erwerb von Geschäftsbetrieben | | -187 | 0 |
| + Erhaltene Dividenden | | 1.056 | 960 |
| + Tilgung von gewährten Krediten / - Gewährung von Krediten (aus Investitionstätigkeit) | | 151 | 178 |
| **Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)** | | **-1.719.517** | **-1.683.122** |
| | | | |
| + Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und Aufnahme von Finanzkrediten | 25 | 2.138.348 | 2.115.130 |
| - Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten | | -856.466 | -1.228.764 |
| - Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen | | -178 | -240 |
| + Einzahlung aus Gewährung / - Auszahlung für Tilgung von sonstigen Darlehen | | 0 | 4 |
| **Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)** | | **1.281.704** | **886.130** |
| | | | |
| Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a) | | 686.080 | 408.315 |
| Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b) | | -1.719.517 | -1.683.122 |
| **Free Cash Flow (a+b)** | | **-1.033.437** | **-1.274.807** |
| | | | |
| Liquide Mittel zum Periodenbeginn | | -35.009 | 353.669 |
| Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cash Flow) (a+b+c) | | 248.267 | -388.677 |
| **Liquide Mittel zum Periodenende** | | **213.258** | **-35.009** |

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Fonds wird auf Erläuterung 34 verwiesen.

# Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2014



| | Anzahl der Aktien | Grundkapital in TEUR | Kapital-rücklagen in TEUR | Cash-Flow-Hedge-Rücklage in TEUR | Available-for-Sale-Rücklage in TEUR | Erwirtschaftetes Ergebnis in TEUR | Gesamtes Eigenkapital in TEUR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Stand am 01.01.2013* | *100.000* | *500.000,0* | *538.884,2* | *-20.886,2* | *16.548,0* | *114.043,7* | *1.148.589,6* |
| Konzernjahresergebnis | | | | | | 29.708,8 | 29.708,8 |
| Sonstiges Ergebnis | | | | 3.779,7 | -7.587,0 | -873,5 | -4.680,8 |
| **Konzerngesamtergebnis** | | | | **3.779,7** | **-7.587,0** | **28.835,3** | **25.028,0** |
| **Stand am 31.12.2013** | **100.000** | **500.000,0** | **538.884,2** | **-17.106,5** | **8.961,0** | **142.879,0** | **1.173.617,7** |

| | Anzahl der Aktien | Grundkapital in TEUR | Kapital-rücklagen in TEUR | Cash-Flow-Hedge-Rücklage in TEUR | Available-for-Sale-Rücklage in TEUR | Erwirtschaftetes Ergebnis in TEUR | Gesamtes Eigenkapital in TEUR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Stand am 01.01.2014* | *100.000* | *500.000,0* | *538.884,2* | *-17.106,5* | *8.961,0* | *142.879,0* | *1.173.617,7* |
| Konzernjahresergebnis | | | | | | 28.753,0 | 28.753,0 |
| Sonstiges Ergebnis | | | | -756,6 | 1.706,2 | -3.624,6 | -2.675,0 |
| **Konzerngesamtergebnis** | | | | **-756,6** | **1.706,2** | **25.128,4** | **26.078,0** |
| Übrige Veränderungen | | | | | | -1.222,0 | -1.222,0 |
| **Stand am 31.12.2014** | **100.000** | **500.000,0** | **538.884,2** | **-17.863,1** | **10.667,2** | **166.785,4** | **1.198.473,7** |

Weitere Angaben zu der Darstellung der Veränderung des Eigenkapitals sind in den Erläuterungen 23 und 24 enthalten.

# Erläuterungen zum Konzernabschluss zum 31.12.2014

## A. GRUNDLAGEN UND METHODEN

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft mit Sitz in 1020 Wien, Praterstern 3, FN 71396 w, ist eine eingetragene Aktiengesellschaft im Sinne des österreichischen Aktiengesetzes, deren Anteile von der Österreichische Bundesbahnen Holding Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Holding AG) gehalten werden.

Die ÖBB-Infrastruktur AG und ihre Tochterunternehmen bilden den Konzern der ÖBB-Infrastruktur AG (fortan ÖBB-Infrastruktur-Konzern). Das Grundkapital ist in 100.000 Stückaktien zerlegt. Die Aktien sind Namensaktien und lauten auf die ÖBB-Holding AG. Die Aktien werden nicht öffentlich gehandelt. Der Teilkonzern steht mit der ÖBB-Holding AG in einem Konzernverhältnis und gehört ihrem Vollkonsolidierungskreis an. Der Konzernabschluss der ÖBB-Holding AG wird im Firmenbuch unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien eingereicht.

Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG ist insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, in dem eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken) geplant, gebaut, instandgehalten (Wartung, Inspektion, Entstörung, Instandsetzung und Reinvestition), bereitgestellt und betrieben wird. Weiters können auch Verschubleistungen erbracht werden.

Zu den Kerntätigkeiten des ÖBB-Infrastruktur Konzerns gehören auch der Energieeinkauf, die Energieversorgung und das Stromportfoliomanagement sowie die Vermietung von Immobilien.

Gemäß § 51 Bundesbahngesetz idgF. bedarf die ÖBB-Infrastruktur AG weder zum Bau noch zum Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen einer Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957. Für die Planung und den Bau neuer Schieneninfrastrukturvorhaben kommen ihr die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu.

Die Finanzierung der Investitionen für den Schieneninfrastrukturausbau wie auch der Betrieb und die Erhaltung werden über die selbst erwirtschafteten Cash-Flows, über Fremdkapitalaufnahmen sowie Haftungen und Zahlungen des Bundes auf Basis mehrjähriger Rahmenpläne bzw. Zuschussverträge sichergestellt. Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB-Konzerns werden durch eine Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, wahrgenommen. Der Bau des Brenner Basistunnels, sämtlicher erforderlicher Bauwerke, soweit diese für die Bauarbeiten und den anschließenden Betrieb notwendig sind, sowie die Bereitstellung der Anlagen nach Fertigstellung für die Netzzugangsberechtigten in der Betriebsphase ist Aufgabe der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, eines Gemeinschaftsunternehmens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

### 1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist gem. § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2014 wurde gem. § 245a (2) UGB iVm der „IFRS-Verordnung“ in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS“, „IAS“) und den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“, „SIC “), welche zum 31.12.2014 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren sowie den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB, erstellt. Mit diesem Konzernabschluss nach IFRS stellt die ÖBB-Infrastruktur AG gem. § 245a UGB einen befreienden Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen auf.

Der Konzernabschluss ist in Euro (EUR) aufgestellt. Die in diesen Erläuterungen angegebenen Beträge sind in Millionen EUR dargestellt, es sei denn, eine andere Währungseinheit ist angegeben. Nachdem bei der gerundeten Darstellung in der internen Rechengenauigkeit auch die nicht dargestellten Ziffern berücksichtigt werden, können Rundungsdifferenzen auftreten.

### Erläuterungen zu den geänderten oder neuen IFRS-Regelungen

Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2013 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert beziehungsweise waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmalig verpflichtend anzuwenden – eine Auswirkung auf den Konzernabschluss ergab sich jedoch nur, wenn dies in der folgenden Tabelle mit „ja“ gekennzeichnet ist.

| Überarbeitete und geänderte Standards/Interpretationen | | Geltend ab[1)] | Auswirkungen auf den Konzernabschluss |
|---|---|---|---|
| IFRS 10 | Konzernabschlüsse | 01.01.2014 | nein |
| IFRS 11 | Gemeinschaftliche Vereinbarung | 01.01.2014 | nein |
| IFRS 12 | Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen | 01.01.2014 | ja |
| IAS 27 | Einzelabschlüsse | 01.01.2014 | nein |
| IAS 28 | Anteile an assoziierten Unternehmen und Joint Venture | 01.01.2014 | nein |
| IAS 32 | Finanzinstrumente: Ausweis | 01.01.2014 | nein |
| IAS 39 | Novation von Derivaten und Fortsetzung des Hedge Accounting | 01.01.2014 | nein |

1) anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem angegebenen Datum beginnen

### IFRS 10 Konzernabschlüsse und IFRS 11 Gemeinsame Vereinbarung

IFRS 10 ersetzt die bisher geltenden Regelungen über Konzernabschlüsse in IAS 27 Konzern- und Einzelabschlüsse und SIC-12 (Konsolidierung – Zweckgesellschaften). Mit IFRS 10 schreibt das IASB den Beherrschungsansatz nunmehr als einheitliches Prinzip fest. Beherrschung liegt nach IFRS 10 dann vor, wenn die folgenden drei Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind. Ein Unternehmen muss über das Beteiligungsunternehmen Verfügungsgewalt ausüben können; es muss schwankenden Renditen aus seiner Beteiligung ausgesetzt sein und es muss die Renditen aufgrund seiner Verfügungsgewalt der Höhe nach beeinflussen können. Bisher wurde Beherrschung definiert als die Möglichkeit, die Finanz- und Geschäftspolitik eines Unternehmens zu bestimmen, um aus dessen Tätigkeit Nutzen zu ziehen.

IFRS 11 ersetzt IAS 31 sowie SIC-13 und regelt die Klassifizierung von gemeinsamen Vereinbarungen. Eine gemeinsame Vereinbarung wird als eine vertragliche Übereinkunft definiert, in der zwei oder mehr Parteien gemeinschaftliche Führung ausüben. In IFRS 11 wird nur noch in zwei Arten von gemeinsamen Vereinbarungen unterschieden – gemeinschaftliche Tätigkeit und Gemeinschaftsunternehmen. Die Klassifizierung einer gemeinsamen Vereinbarung als gemeinschaftliche Tätigkeit oder als Gemeinschaftsunternehmen hängt von den Rechten und Pflichten ab, die den Parteien der Vereinbarung zuwachsen. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit liegt vor, wenn zwei oder mehr Unternehmen eine Vereinbarung treffen, bei der sie unmittelbare Rechte aus den Vermögenswerten und Pflichten aus den Verbindlichkeiten haben. Ein Gemeinschaftsunternehmen wird als eine gemeinsame Vereinbarung definiert, bei der die Parteien, die gemeinsam Beherrschung ausüben, Rechte am Nettovermögen des Unternehmens, an dem sie beteiligt sind, haben. Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen sind unter Anwendung der Equity-Methode bilanziell zu erfassen, die Bilanzierung von gemeinschaftlichen Tätigkeiten erfolgt dergestalt, dass jeder gemeinsame Betreiber seine Vermögenswerte, seine Verbindlichkeiten, seine Erläse und seine Aufwendungen erfasst.

Der Vorstand hat die Klassifizierung der Beteiligungen des Konzerns untersucht und unter Beachtung der Vorschriften des IFRS 10 und 11 neu beurteilt. Dies ergab, dass es zu keiner Änderung des Konsolidierungskreises oder der Konsolidierungsart der Tochterunternehmen kommt.

### IFRS12 Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen

IFRS 12 definiert die erforderlichen Anhangangaben für Unternehmen, die in Übereinstimmung mit IFRS 10 und IFRS 11 bilanzieren.

## Ausblick auf zukünftige IFRS-Änderungen

Die folgenden Standards und Interpretationen wurden vom IASB verabschiedet und mit Ausnahme jener, die durch Fußnote 2 gekennzeichnet sind, von der EU übernommen. Von der Wahlmöglichkeit, einzelne Standards vorzeitig anzuwenden, wurde nicht Gebrauch gemacht. Die mögliche Auswirkung der neuen und geänderten Standards wird zurzeit evaluiert.

| Standards/Interpretationen | | Geltend ab[1] | voraussichtliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss |
|---|---|---|---|
| **Neue Standards und Interpretationen** | | | |
| IFRS 14 | Regulatorische Abgrenzungsposten | 01.01.2016[2] | nein |
| IFRS 15 | Umsatzerlöse aus Kundenverträgen | 01.01.2017[2] | wird evaluiert |
| IFRS 9 | Finanzinstrumente | 01.01.2018[2] | ja |
| IFRIC 21 | Abgaben | 17.06.2014 | nein |
| **Änderungen zu Standards und Interpretationen** | | | |
| IAS 19 | Erfassung von Beiträgen von Arbeitnehmern oder Dritten zu einem leistungsorientierten Pensionsplan | 01.01.2015 | nein |
| | Verbesserung zu IFRS, Zyklus 2010-2012 | 01.01.2015 | nein |
| | Verbesserung zu IFRS, Zyklus 2011-2013 | 01.01.2015 | nein |
| | Verbesserung zu IFRS, Zyklus 2012-2014 | 01.01.2016[2] | nein |
| IFRS 10 und IAS 28 | Veräußerung von Vermögenswerten eines Investors an bzw. Einbringung in sein assoziiertes Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen | 01.01.2016[2] | nein |
| IFRS 11 | Erwerb von Anteilen an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit | 01.01.2016[2] | wird evaluiert |
| IAS 16 und IAS 38 | Klarstellung akzeptabler Abschreibungsmethoden | 01.01.2016[2] | nein |
| IAS 16 und IAS 41 | Landwirtschaft: Produzierende Pflanzen | 01.01.2016[2] | nein |
| IAS 27 | Einzelabschlüsse (Equity-Methode) | 01.01.2016[2] | nein |

1) anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem angegebenen Datum beginnen.
2) von EU noch nicht übernommen

IFRS 15 enthält ein Fünf-Schritte-Modell, das auf Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (mit wenigen Ausnahmen) anzuwenden ist. Die Art der Transaktion oder die Branche des Unternehmens spielen dabei keine Rolle. IFRS 15 enthält zusätzliche qualitative und quantitative Angabepflichten. Diese sollen es den Abschlussadressaten ermöglichen, die Art, die Höhe, den zeitlichen Anfall sowie die Unsicherheit von Umsatzerlösen und resultierenden Zahlungsströmen aus Verträgen mit Kunden nachvollziehen zu können. Die Auswirkungen von IFRS 15 im Konzern werden derzeit im Rahmen von Arbeitsgruppen evaluiert. Von den Umsatzerlösen und sonstigen betrieblichen Erträgen wird hinsichtlich der Beiträge des Bundes gem. § 42 Bundesbahngesetz für den Betrieb der Infrastruktur, des Infrastrukturbenützungsentgelts und der Erlöse aus Energielieferung keine Änderung hinsichtlich der Höhe und des Ertragsrealisierungszeitpunktes erwartet. Für die übrigen Umsatzerlöse und sonstigen betrieblichen Erträge, welche rd. 33,8% der Gesamterträge (Umsatzerlöse und sonstige betriebliche Erträge) betragen, wird derzeit eine detaillierte Analyse durchgeführt.

IFRS 9 behandelt die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten, die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen sowie die Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten. Die Anwendung der Neuerungen von IFRS 9 wird Auswirkungen auf die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, sowie auf die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen, jedoch keine Auswirkungen auf die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Verbindlichkeiten des Konzerns haben.

IFRS 11 wird so geändert, dass der Erwerber von Anteilen an einer gemeinsamen Tätigkeit, die einen Geschäftsbetrieb darstellen wie in IFRS 3 definiert, alle Prinzipien in Bezug auf die Bilanzierung von Unternehmenszusammenschlüssen aus IFRS 3 anzuwenden hat, solange diese nicht im Widerspruch zu den Leitlinien in IFRS 11 stehen. Ob ein Erwerb von Anteilen an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit vorliegt, wird im Zeitpunkt der Erstanwendung evaluiert.

## 2. Konsolidierungsgrundsätze und Konsolidierungskreis

## Konsolidierungsgrundsätze

### Bilanzstichtag

Sämtliche in den Konzernabschluss einbezogenen vollkonsolidierten Unternehmen haben einheitlich den Abschlussstichtag 31. Dezember.

### Währungsumrechnung

Die Währungsumrechnung erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung. Die funktionale Währung aller in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen ist die jeweilige Landeswährung. Der Konzernabschluss wird in EURO, in der funktionalen Währung des Mutterunternehmens, aufgestellt.

Nachdem alle Tochterunternehmen den Euro als funktionale Währung haben, war im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses keine Währungsumrechnung aus der Einbeziehung ausländischer Geschäftsbetriebe notwendig.

Fremdwährungstransaktionen werden von den Konzernunternehmen zunächst zu dem am Tag des Geschäftsvorfalls jeweils gültigen Kassakurs in die funktionale Währung umgerechnet. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in einer

Fremdwährung werden zu jedem Stichtag unter Verwendung des Stichtagskassakurses in die funktionale Währung umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen aus finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten werden in den Finanzaufwendungen bzw. Finanzerträgen erfasst. Alle übrigen Umrechnungsdifferenzen werden erfolgswirksam in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder Aufwendungen ausgewiesen. Nicht monetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalls umgerechnet. Nicht-monetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts gültig ist.

## Konsolidierung

### Tochterunternehmen (Kapitalkonsolidierung)

Tochterunternehmen sind vom Konzern beherrschte Unternehmen. Der Konzern beherrscht ein Unternehmen, wenn er schwankenden Renditen aus seinem Engagement bei dem Unternehmen ausgesetzt ist bzw. Anrechte auf diese besitzt und die Fähigkeit hat, diese Renditen mittels seiner Verfügungsgewalt über das Unternehmen zu beeinflussen. Die Abschlüsse von Tochterunternehmen sind im Konzernabschluss ab dem Zeitpunkt enthalten, an dem die Beherrschung beginnt und bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Beherrschung endet.

Die Ergebnisse der im Laufe des Jahres erworbenen oder veräußerten Tochterunternehmen werden entsprechend vom Erwerbszeitpunkt oder bis zum Abgangszeitpunkt in die Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung sowie in das sonstige Ergebnis einbezogen. Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen, bucht er die Vermögenswerte und Schulden des Tochterunternehmens und andere Bestandteile am Eigenkapital aus.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden im ÖBB-Infrastruktur-Konzern einheitlich von allen Tochtergesellschaften angewendet.

#### Unternehmenszusammenschlüsse

Unternehmenszusammenschlüsse werden unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert. Die Anschaffungskosten eines Unternehmenserwerbs bemessen sich als Summe der übertragenen Gegenleistung, bewertet mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt, und der nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen. Bei jedem Unternehmenszusammenschluss bewertet der Erwerber die nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen zum entsprechenden Anteil des identifizierbaren Nettovermögens des erworbenen Unternehmens. Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses angefallene Kosten werden als Aufwand erfasst und in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Erwirbt der Konzern ein Unternehmen, beurteilt er die geeignete Klassifizierung und Designation der finanziellen Vermögenswerte und übernommenen Schulden in Übereinstimmung mit den Vertragsbedingungen, wirtschaftlichen Gegebenheiten und am Erwerbszeitpunkt vorherrschenden Bedingungen. Dies beinhaltet auch eine Trennung der in Basisverträgen eingebetteten Derivate. Bei sukzessiven Unternehmenszusammenschlüssen wird der vom Erwerber zuvor an dem erworbenen Unternehmen gehaltene Eigenkapitalanteil zum beizulegenden Zeitwert am Erwerbszeitpunkt neu bestimmt und der daraus resultierende Gewinn oder Verlust erfolgswirksam erfasst. Eine vereinbarte bedingte Gegenleistung wird zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts einer bedingten Gegenleistung, die einen Vermögenswert oder eine Schuld darstellt, werden in Übereinstimmung mit IAS 39 entweder in der Gewinn- und Verlustrechnung oder im sonstigen Ergebnis erfasst. Eine bedingte Gegenleistung, die als Eigenkapital eingestuft ist, wird nicht neu bewertet und ihre spätere Abgeltung wird im Eigenkapital bilanziert.

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird bei erstmaligem Ansatz zu Anschaffungskosten bewertet, die sich als Überschuss der übertragenen Gegenleistung und des Betrags des nicht beherrschenden Anteils über die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden bemessen. Liegt diese Gegenleistung unter dem beizulegenden Zeitwert des Reinvermögens des erworbenen Tochterunternehmens, wird der Unterschiedsbetrag in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Nach dem erstmaligen Ansatz wird der Geschäfts- oder Firmenwert zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet. Zum Zweck des Wertminderungstests wird der im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbene Geschäfts- oder Firmenwert ab dem Erwerbszeitpunkt den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns zugeordnet, die vom Unternehmenszusammenschluss erwartungsgemäß Synergien erzielen. Dies gilt unabhängig davon, ob andere Vermögenswerte oder Schulden des erworbenen Unternehmens diesen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet werden.

Wenn ein Geschäfts- oder Firmenwert einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet wurde und ein Geschäftsbereich dieser Einheit veräußert wird, wird der dem veräußerten Geschäftsbereich zuzurechnende Geschäfts- oder Firmenwert als Bestandteil des Buchwerts des Geschäftsbereichs bei der Ermittlung des Ergebnisses aus der Veräußerung dieses Geschäftsbereichs berücksichtigt. Der Wert des veräußerten Anteils des Geschäfts- oder

Firmenwerts wird auf der Grundlage der relativen Werte des veräußerten Geschäftsbereichs und des verbleibenden Teils der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ermittelt.

### Assoziierte Unternehmen

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei dem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken, nicht aber die Beherrschung oder die gemeinsame Beherrschung der Entscheidungsprozesse.

Anteile an assoziierten Unternehmen werden im Konzernabschluss unter Anwendung der Equity-Methode einbezogen, soweit diese nicht als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden. Die erstmalige Erfassung erfolgt zu Anschaffungskosten, die um Veränderungen des Anteils des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns am Reinvermögen nach dem Erwerbszeitpunkt sowie Verluste durch Wertminderungen angepasst werden. Verluste, die den Beteiligungsansatz am assoziierten Unternehmen übersteigen, werden nicht erfasst, wenn keine Verpflichtung zu Nachschüssen besteht.

Übersteigen die Anschaffungskosten für den Anteil des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt, wird der Unterschiedsbetrag als Firmenwert im Rahmen des Beteiligungsansatzes bilanziert. Unterschreiten die Anschaffungskosten des Anteils des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden zum Erwerbszeitpunkt (d.h. ein Abschlag beim Erwerb), wird der Unterschiedsbetrag in der Periode des Erwerbs ertragswirksam erfasst.

### Gemeinschaftsunternehmen

Eine gemeinsame Vereinbarung ist ein Arrangement, bei dem zwei oder mehr Parteien gemeinschaftlich die Führung ausüben. Eine gemeinsame Vereinbarung zeichnet sich durch folgende Merkmale aus: die Parteien sind durch eine vertragliche Vereinbarung gebunden und in der vertraglichen Vereinbarung wird zwei oder mehr Parteien die gemeinschaftliche Führung der Vereinbarung zugewiesen.

Als Gemeinschaftsunternehmen werden vertragliche Vereinbarungen zweier oder mehrerer Partner über eine wirtschaftliche Tätigkeit, die von ihnen gemeinschaftlich geführt wird, verstanden, wobei er Rechte am Nettovermögen der Vereinbarung besitzt, anstatt Rechte an deren Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden zu haben. Gemeinschaftsunternehmen werden nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

### Schuldenkonsolidierung

Im Rahmen der Schuldenkonsolidierung werden Forderungen mit den korrespondierenden Verbindlichkeiten und Rückstellungen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen aufgerechnet.

### Aufwands- und Ertragskonsolidierung

Sämtliche konzerninterne Aufwendungen und Erträge werden im Zuge der Aufwands- und Ertragskonsolidierung eliminiert. Im Falle von Anlagenerstellungen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern werden die darauf entfallenden Umsatzerlöse in aktivierte Eigenleistungen umgegliedert.

### Zwischenergebniseliminierung

Im Konzernabschluss werden Zwischengewinne aus internen Anlagenverkäufen oder Anlagenherstellungen sowie aus Einlagen von Vermögenswerten in die Tochtergesellschaften eliminiert.

## Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Infrastruktur AG 13 (Vj: 10) weitere vollkonsolidierte und 2 (Vj: 2) assoziierte bzw. Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 16 (Vj: 13) Unternehmen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in Erläuterung 35 angeführt. Dort sind alle Beteiligungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns mit dem buchmäßigen Eigenkapital und dem Jahresergebnis gem. nationalem Rechnungslegungsrecht sowie der Art der Einbeziehung in den Konsolidierungskreis angegeben. Jene Gesellschaften, die in den Jahren 2013 und 2014 konsolidiert wurden bzw. bei denen die Konsolidierungsart geändert wurde, sind in der Beteiligungsliste in Erläuterung 35 gesondert bezeichnet.

Der Konsolidierungskreis ist so abgegrenzt, dass der Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns vermittelt. Bei den nicht in den Vollkonsolidierungskreis einbezogenen Unternehmen handelt es sich um Unternehmen mit geringem Geschäftsvolumen, wobei der Umsatz, die Vermögenswerte und die Schulden insgesamt jeweils unter 1% der Konzernwerte liegen. Der Bereich „Business-IKT“,

der verantwortlich für sämtliche übergreifende IT-Themenstellungen des ÖBB-Holding-Konzerns ist und in der ÖBB-IKT GmbH zusammengefasst wurde, wurde am 27.03.2013 an die ÖBB-Holding AG verkauft.

| Konsolidierungskreis | Voll-konsolidierung | Erfassung nach der Equity Methode | Gesamt |
|---|---|---|---|
| Stand zum 01.01.2013 | 12 | 2 | 14 |
| *davon ausländische Gesellschaften* | *0* | *1* | *1* |
| Abgang (Verkauf) | -1 | 0 | -1 |
| **Stand zum 31.12.2013** | **11** | **2** | **13** |
| Erstkonsolidierung | 4 | 0 | 4 |
| Abgang (Verkauf) | -1 | 0 | -1 |
| **Stand zum 31.12.2014** | **14** | **2** | **16** |
| *davon ausländische Gesellschaften* | *0* | *1* | *1* |

## Veräußerung der ÖBB-Telekom GmbH

Mit Vertrag vom 04.08.2014 wurden alle Anteile (100%) am verbundenen Unternehmen ÖBB-Telekom GmbH veräußert. Die erhaltene Gegenleistung in Form von Zahlungsmitteln beträgt rd. 2,2 Mio. EUR. Das aufgegebene Nettovermögen beträgt rd. 1,5 Mio. EUR. Es wurde ein Veräußerungsgewinn in Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR realisiert, der in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen wird. Der Nettozahlungsmittelzufluss beträgt rd. 1,2 Mio. EUR.

Das Unternehmen hat 2013 zum Konzernabschluss rd. 3,3 Mio. EUR an Gesamterträge bzw. rd. 2,3 Mio. EUR an Gesamtaufwendungen beigetragen. Das Jahresergebnis nach Steuern beträgt rd. 0,1 Mio. EUR. Die Vermögenswerte und Schulden, die aufgrund des Kontrollverlustes abgegangen sind, setzen sich wie folgt zusammen:

| | in Mio. EUR |
|---|---|
| Sachanlagen | 0,2 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 0,5 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 1,0 |
| langfristige Rückstellungen | -0,1 |
| kurzfristige Verbindlichkeiten | -0,1 |
| **veräußertes Nettovermögen** | **1,5** |

## Erwerb eines Teilbetriebs „Lehrlingswesen und technische Erwachsenenbildung inklusive Berufsschule“

Mit Vertrag vom 25.06.2014 wurde zum Stichtag 01.07.2014 der Teilbetrieb „Lehrlingswesen und technische Erwachsenenbildung inklusive Berufsschule“ von der ÖBB-Business Competence Center GmbH erworben, wodurch nun der ÖBB-Infrastruktur AG die zentrale Rolle in der Lehrlingsausbildung zukommt. Der Kaufpreis wurde durch Barmittel bezahlt und entspricht dem Nettovermögen. Der Teilbetrieb wird zum Konzernabschluss pro Jahr rd. 9,7 Mio. EUR an Umsatzerlösen und an Gesamtaufwendungen beitragen und keinen Einfluss auf das Jahresergebnis haben. Hätte der Erwerb des Teilbetriebs zu Jahresbeginn stattgefunden, wären die Umsatzerlöse des Konzerns um rd. 4,1 Mio. EUR höher und das Betriebsergebnis des Konzerns um rd. 0,7 Mio. EUR niedriger gewesen.

Die Buchwerte der übernommenen Vermögenswerte entsprechen den beizulegenden Zeitwerten, wodurch sich keine ergebniswirksame Auswirkung ergab. Es wurden keine Eventualverbindlichkeiten übernommen und es mussten keine immateriellen Vermögenswerte aktiviert werden. Die Vermögenswerte und Schulden, die zugegangen sind, setzen sich wie folgt zusammen:

| | in Mio. EUR |
|---|---|
| Sachanlagen | 3,5 |
| langfristige Rückstellungen | -2,5 |
| kurzfristige Verbindlichkeiten | -0,8 |
| **erworbenes Nettovermögen** | **0,2** |

Im Zusammenhang mit dem Teilbetriebserwerb wurden mit Vertrag vom 18.07.2014 auch 100% der Anteile an der ÖBB-Stiftungsmanagement GmbH von der ÖBB-Business Competence Center GmbH erworben. Das Unternehmen hat ein geringes Geschäftsvolumen und wurde nicht in den Kreis der vollkonsolidierten Unternehmen aufgenommen.

### Auswirkungen der Konsolidierungskreisänderungen auf die Vermögens- und Ertragslage

Wie sich die zuvor beschriebenen Konsolidierungskreisänderungen auf den Konzernabschluss auswirken, ist aus nachfolgender Tabelle ersichtlich.

| **Bilanzentwicklung** in Mio. EUR gerundet | 01.01.2013 | Änderung Konsolidier-ungskreis | Organisch inkl. Kons.- effekte | 31.12.2013 | Änderung Konsolidier -ungskreis | Organisch inkl. Kons.- effekte | 31.12.2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Langfristige Vermögenswerte | 18.673,2 | -29,7 | 876,6 | 19.520,1 | -2,4 | 1.029,3 | 20.547,0 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 1.052,0 | -35,6 | -403,1 | 613,3 | 3,6 | 177,1 | 794,0 |
| **Bilanzsumme** | **19.725,2** | **-65,3** | **473,5** | **20.133,4** | **1,2** | **1.206,4** | **21.341,0** |
| Eigenkapital | 1.148,6 | -7,6 | 32,6 | 1.173,6 | 0,7 | 24,2 | 1.198,5 |
| Langfristige Schulden | 15.760,4 | -3,4 | 992,5 | 16.749,5 | -0,6 | 1.932,6 | 18.681,5 |
| Kurzfristige Schulden | 2.816,2 | -54,3 | -551,6 | 2.210,3 | 1,1 | -750,4 | 1.461,0 |
| **Bilanzsumme** | **19.725,2** | **-65,3** | **473,5** | **20.133,4** | **1,2** | **1.206,4** | **21.341,0** |

| **GuV-Entwicklung** in Mio. EUR gerundet | 2012 | Änderung Kons.kreis | Organisch | 2013 | Änderung Kons.kreis | Organisch | 2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gesamterträge | 2.963,0 | -140,2 | 224,6 | 3.047,4 | 3,6 | 63,7 | 3.114,7 |
| Gesamtaufwendungen | -2.368,9 | 140,2 | -212,4 | -2.441,1 | -4,4 | -34,0 | -2.479,5 |
| Finanzergebnis | -582,1 | -1,1 | 2,7 | -580,5 | 0,3 | -20,4 | -600,6 |

In der Spalte „Organisch" werden jene Veränderungen angegeben, die nicht aus Veränderungen des Konsolidierungskreises resultieren.

Nähere Informationen werden in Erläuterung 35 angegeben.

## 3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

### Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

Die Erstellung des Konzernabschlusses erfolgt grundsätzlich unter Anwendung des Prinzips der fortgeführten Anschaffungskosten. Hiervon ausgenommen sind derivative Finanzinstrumente und zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden. Die Buchwerte der in der Bilanz erfassten Vermögenswerte und Schulden, die Grundgeschäfte im Rahmen von Absicherungen des beizulegenden Zeitwerts darstellen und sonst zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden, werden an die Änderungen der beizulegenden Zeitwerte, die den im Rahmen von wirksamen Sicherungsbeziehungen abgesicherten Risiken zuzurechnen sind, angepasst.

### Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Die Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich Abschreibungen und etwaigen Wertminderungen angesetzt. Die Anschaffungs- und Herstellungskosten enthalten bestimmte Aufwendungen, die während der Errichtung bzw. des Ausbaus des Schieneninfrastrukturnetzes anfallen, wie zum Beispiel Kaufpreise, Material- und Personalaufwendungen, direkt zurechenbare fixe und variable Gemeinkosten, der Barwert der Verpflichtungen aus dem Abbruch, dem Abräumen von Vermögenswerten und der Wiederherstellung von Standorten sowie Fremdkapitalkosten, soweit es sich um qualifizierte Vermögenswerte handelt. Umsatzsteuer, die von Lieferanten in Rechnung gestellt wird und zum Vorsteuerabzug berechtigt, ist nicht Bestandteil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Auf Basis eines Finanzierungsleasings gemietete Sachanlagen werden mit dem Barwert der Mindestleasingraten oder dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert angesetzt.

Abschreibungen auf Sachanlagen und auf als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien werden linear über die geschätzte Nutzungsdauer berechnet und gemeinsam in den Abschreibungen in der Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung ausgewiesen. Geleaste Sachanlagen (Finanzierungsleasing) und Einbauten in fremden Gebäuden werden ebenfalls über die geschätzte Nutzungsdauer abgeschrieben, wenn ein Eigentumsübergang am Ende der Leasingdauer wahrscheinlich ist. Andernfalls wird der Vermögenswert über den jeweils kürzeren Zeitraum aus Leasingdauer und Nutzungsdauer abgeschrieben. Vermögenswerte mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten bis zu 400,00 EUR werden als geringwertige Vermögenswerte eingestuft und wegen der untergeordneten Bedeutung sofort aufwandsmäßig verrechnet.

Die Nutzungsdauern betragen für:

| | Jahre |
|---|---|
| Bauten | |
| Unterbau | 20–150 |
| Hochbau | 10–50 |
| Oberbau | 35–40 |
| Sicherungs- und Fernmeldeanlagen | 4–30 |
| Fahrpark | 5–25 |
| Technische Anlagen und Maschinen | |
| Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen | 15–50 |
| Geräte und Werkzeuge | 4–20 |
| Maschinen und maschinelle Anlagen | 9–15 |

Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen werden im Jahr des Anfalls als Aufwand erfasst, Ersatz- sowie wertsteigernde Investitionen werden aktiviert. Bei Anlagenabgängen werden die Anschaffungskosten und die kumulierten Abschreibungen als Abgang erfasst, wobei die Gewinne oder Verluste in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder Aufwendungen erfasst werden. Die dargestellten Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden gelten auch für jene Vermögenswerte, die im Posten „Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien" ausgewiesen werden.

## Kostenbeiträge zu Vermögenswerten

Die dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern gewährten Zuwendungen (Investitionszuschüsse) werden bilanziell erfasst, sofern Sicherheit darüber besteht, dass die Zahlung erfolgen wird und die notwendigen Bedingungen für den Erhalt der Zuwendungen erfüllt werden. Die vermögenswertorientierten Zuwendungen, vor allem Kostenbeiträge, werden direkt aktivseitig von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. In der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung werden die Abschreibungen, gekürzt um die Erträge aus der Auflösung der Kostenbeiträge, ausgewiesen.

## Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern bilanziert gegenwärtig keine Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer.

Immaterielle Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer werden zu Anschaffungskosten, vermindert um lineare Abschreibungen, angesetzt. Vermögenswerte mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten bis zu 400,00 EUR werden als geringwertige Vermögenswerte eingestuft und wegen der untergeordneten Bedeutung sofort aufwandsmäßig erfasst.

Den linearen Abschreibungen liegen folgende Nutzungsdauern zugrunde:

| | Jahre |
|---|---|
| Kostenbeiträge | 3–150 |
| Konzessionen | 4–20 |
| Software | 2–20 |
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte | 10–30 |

Geleistete Kostenbeiträge werden in Abhängigkeit der Nutzungsdauer der Vermögenswerte, für welche die Kostenbeiträge entrichtet wurden, vereinzelt auf bis zu 80 Jahre abgeschrieben, ansonsten beträgt die Nutzungsdauer 20 Jahre.

## Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten

Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer werden auf Wertminderungen untersucht, wenn Ereignisse oder Änderungen der Verhältnisse darauf hinweisen, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem beizulegenden Zeitwert liegt. Die Werthaltigkeitsprüfung wird dabei für alle Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte durchgeführt. Entsprechend den Vorschriften des IAS 36 wird ein Aufwand aus Wertminderung erfasst, wenn der Buchwert über dem höheren Wert, der sich aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten oder dem Nutzungswert ergibt, liegt. Der beizulegende Zeitwert nach Abzug von Veräußerungskosten entspricht jenem Betrag, der in einer fremdüblichen Verkaufstransaktion erzielbar ist. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen abgezinsten Netto-Zahlungsströmen, die aus der fortgesetzten Nutzung eines Vermögenswertes und seines Abgangs am Ende der Nutzungsdauer zu erwarten sind. Wertminderungen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in einem eigenen Posten erfasst.

Wenn Änderungen der Verhältnisse darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögenswertes über dem beizulegenden Zeitwert liegt, wird im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung der Nutzungswert berechnet. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen Netto-Zahlungsströmen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf Basis der Geschäftspläne, die aus bisherigen Ergebnissen und den besten Schätzungen des Vorstandes bezüglich künftiger Entwicklungen abgeleitet wurden. Die in den Geschäftsplänen (Budget 2015 und Mittelfristplanung 2016 – 2019) angenommenen Wachstumsraten spiegeln die gewichteten durchschnittlichen Wachstumsraten auf Basis der Marktschätzungen wider. Zahlungsstromprognosen, die über den Zeitraum des Geschäftsplanes hinausgehen, werden auf Basis einer konstanten Wachstumsrate für die nachfolgenden Jahre ermittelt und übersteigen nicht die langfristige gewichtete durchschnittliche Wachstumsrate der Branche und des Landes, in der bzw. dem die zahlungsmittelgenerierende Einheit tätig ist.

Liegt der erzielbare Betrag dabei über dem Buchwert, dann liegt für die betreffende zahlungsmittelgenerierende Einheit keine Wertminderung vor. Wenn der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit geringer ist als der Buchwert, dann wird für diese Einheit ein Aufwand aus Wertminderung erfasst. Die Wertminderung wird anteilig den Vermögenswerten der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet, wobei die Vermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheit nicht unter ihren erzielbaren Betrag abgeschrieben werden dürfen. Die Buchwertminderungen stellen Aufwendungen aus der Wertminderung für die einzelnen Vermögenswerte dar.

Gibt es einen Anhaltspunkt dafür, dass eine Wertminderung von Vermögenswerten dauerhaft nicht mehr vorliegt, dann ist die Wertminderung ganz oder teilweise erfolgswirksam rückgängig zu machen, maximal bis zu den fortgeführten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten.

Es wurden weder 2013 noch 2014 für eine zahlungsmittelgenerierende Einheit Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb keine Wertminderungstests durchgeführt wurden. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Schieneninfrastruktur ist aufgrund folgender Präambel zu den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz gegenwärtig kein Indikator für eine Wertminderung gegeben: „Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse gelegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte des Teilkonzerns der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird."

Nähere Informationen werden im Kapitel „Leistungsbeziehungen mit dem Bund, Rahmenplan für Infrastruktur-Investitionen und die Haftung des Bundes" in Erläuterung 32 gegeben.

## Wertminderung von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Im Anschluss an die Fortschreibung des Buchwerts der nach der at Equity-Methode bilanzierten Beteiligung ist gem. IAS 28.31 und IFRS 11 zu jedem Bilanzstichtag zu überprüfen, ob entsprechend IAS 39.58 ff objektive Hinweise für eine Wertminderung des Buchwertes vorliegen. Bei Vorliegen von Indikatoren ist der erzielbare Betrag der Beteiligung gem. IAS 36, Wertminderung von Vermögenswerten, zu ermitteln. Ist eine Wertminderung eingetreten, ist die Beteiligung entsprechend abzuwerten. Hinsichtlich etwaiger Wertminderungen der Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE wird auf den vorigen Absatz betreffend §42 Bundesbahngesetz verwiesen.

## Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte werden mit dem Buchwert oder dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Vermögenswerte, die als zur Veräußerung gehalten eingestuft werden, werden keiner weiteren Abschreibung unterzogen und als gesonderter Posten in der Bilanz ausgewiesen. Gewinne oder Verluste aus dem Verkauf dieser Vermögenswerte werden zusammen mit den Gewinnen und Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten als sonstiger betrieblicher Ertrag oder Aufwand bzw. im übrigen Finanzergebnis, soweit es sich um Beteiligungen handelt, ausgewiesen.

## Vorräte

Die Vorräte umfassen einerseits Materialbestände und Ersatzteile, die vor allem für den eigenen Schienennetzausbau, Instandhaltung und Entstörung des Schienennetzbetriebes eingesetzt werden und andererseits Verwertungsobjekte. Die Bewertung der Materialbestände und Ersatzteile erfolgt zu dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert, wobei die Anschaffungs- und Herstellungskosten nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt werden. Der Nettoveräußerungswert wird aufgrund der bei einer normalen Geschäftsentwicklung geschätzten Verkaufspreise abzüglich der noch anfallenden Herstellungs- und Vertriebskosten, ermittelt. Eigengefertigte Vorräte sowie aufgearbeitete wiederverwendbare Materialien werden zu Herstellungskosten aktiviert. Für nichtgängiges Vorratsmaterial und überhöhte Herstellungskosten aus Eigenfertigungen werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen.

Für Ersatzteile und Materialien stellen Wiederbeschaffungskosten die beste verfügbare Bewertungsgrundlage für den Nettoveräußerungspreis dar.

In den Vorräten werden des Weiteren betrieblich nicht mehr genutzte Liegenschaften, welche für den späteren Verkauf entwickelt werden („Verwertungsobjekte"), dargestellt. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen bzw. Betriebsgebäude, die dem dauernden Betrieb dienten. Betroffen sind wesentliche Projekte, die in großem Umfang entwickelt werden. Diese Verwertungsobjekte werden zum Verkauf im normalen Geschäftsgang gehalten, befinden sich in der Herstellung für einen solchen Verkauf oder sind dazu bestimmt, bei der Herstellung verbraucht zu werden.

Die Verwertungsobjekte werden mit den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und zum Stichtag mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Nettoveräußerungswert bewertet. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte Verkaufspreis abzüglich der noch anfallenden Herstellungskosten und allfälliger Kosten der Veräußerung.

In die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten sind alle Kosten des Erwerbs und der Be- und Verarbeitung sowie sonstige Kosten einzubeziehen, die angefallen sind, um diese in den derzeitigen Zustand zu versetzen. Übersteigen die Herstellungskosten den Nettoveräußerungswert, wird eine Abwertung vorgenommen.

## Finanzinstrumente

### Allgemeine Angaben

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden angesetzt, wenn der ÖBB-Infrastruktur-Konzern Partei der vertraglichen Regelungen des Finanzinstruments wird. Finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, sobald

- sämtliche Rechte auf Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert erloschen sind oder beglichen wurden oder
- sämtliche aus dem Vermögenswert resultierenden Chancen und Risiken auf eine andere Partei übertragen wurden oder
- die Verfügungsmacht an dem finanziellen Vermögenswert zur Gänze auf eine andere Partei übertragen wurde.

Eine finanzielle Verbindlichkeit darf nur dann ausgebucht werden, wenn diese getilgt wurde, d.h. wenn die im Vertrag festgelegte Verpflichtung entweder beglichen, aufgehoben oder ausgelaufen ist. Käufe und Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden am Abrechnungstag (Erfüllungstag) erfasst. Derivative Finanzinstrumente werden am Abschlusstag (Handelstag) erfasst.

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden bei der Ersterfassung mit dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen oder erbrachten Leistung angesetzt. Transaktionskosten werden dabei berücksichtigt, außer bei den erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten.

### Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern weist Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten, hochliquide Finanzinvestitionen mit Restlaufzeiten von bis zu drei Monaten und Guthaben beim verbundenen Unternehmen ÖBB-Finanzierungsservice GmbH, welches die Liquiditätssteuerung zwischen den Gesellschaften des ÖBB-Holding-Konzerns durchführt, als liquide Mittel aus. Geldmarktveranlagungen mit ursprünglichen Laufzeiten über drei Monate werden zusammen mit Wertpapieren als kurzfristige Finanzanlagen ausgewiesen. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente inklusive der kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH fließen in den Finanzmittelfonds für die Geldflussrechnung ein.

### Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Die als finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz angesetzten Finanzinstrumente werden mit Ausnahme der Kredite und Forderungen zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die als finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz angesetzten Finanzinstrumente werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die derivativen Finanzinstrumente werden

zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Änderungen des Zeitwertes von derivativen Finanzinstrumenten werden erfolgswirksam oder im sonstigen Ergebnis erfasst, je nachdem, ob das derivative Finanzinstrument zur Absicherung der beizulegenden Zeitwerte von Bilanzposten („Fair Value Hedge“) oder der Fluktuation von künftigen Zahlungsströmen („Cash Flow Hedge“) eingesetzt wird. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die Bilanzposten absichern, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes des abgesicherten Vermögenswertes oder der Verbindlichkeit und des derivativen Finanzinstruments ergebniswirksam erfasst. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die als Cash Flow Hedge qualifiziert sind, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes des effektiven Teils des Sicherungsinstruments über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (Cash Flow Hedge-Rücklage) erfasst. Die in der Cash Flow Hedge-Rücklage ausgewiesenen Effekte werden ergebniswirksam erfasst, wenn das Grundgeschäft ergebniswirksam wird. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des ineffektiven Teils eines Sicherungsgeschäftes und von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht als Sicherungsgeschäft einzustufen sind, werden sofort ergebniswirksam erfasst. Hedge Accounting wird im ÖBB-Infrastruktur-Konzern angewendet. Zum Hedge Accounting siehe Erläuterung 29.2.

Änderungen des beizulegenden Zeitwertes von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in einem Sicherungszusammenhang stehen, werden erfolgswirksam erfasst.

Entsprechend IAS 39 werden Wertpapiere und bestimmte langfristige Finanzinstrumente vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern als zur Veräußerung verfügbar (available-for-sale [afs]) eingestuft und zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Unrealisierte Gewinne und Verluste werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Langfristige Derivate (Zinsswaps mit Absicherungszweck) werden grundsätzlich in kurzfristige und langfristige Teile anhand der in den jeweiligen Zeitbändern anfallenden diskontierten Geldflüsse aufgeteilt. Im Falle eines Derivates mit eindeutig negativem beizulegenden Zeitwert wird ein sich ergebender kurzfristiger positiver beizulegender Zeitwert jedoch nicht als kurzfristiger Vermögenswert ausgewiesen, weil diese Darstellung vor dem Hintergrund des gesamt eindeutig negativen beizulegenden Zeitwerts irreführend wäre, sondern der gesamte negative beizulegende Zeitwert wird als langfristige Schuld ausgewiesen. Gleiches gilt im umgekehrten Fall eines eindeutig positiven gesamten beizulegenden Zeitwerts mit negativem beizulegendem Zeitwert im kurzfristigen Bereich.

Die Werthaltigkeitsprüfung für Wertpapiere erfolgt in zwei Stufen, wobei überprüft wird, ob ein wesentlicher Unterschied zwischen dem Buchwert bzw. den Anschaffungskosten und dem beizulegenden Zeitwert der Wertpapiere besteht und über welchen Zeitraum diese Differenz besteht. Verluste aus Wertminderungen werden erfolgswirksam in der Periode als sonstiger Finanzaufwand erfasst.

Gibt es einen Anhaltspunkt dafür, dass eine Wertminderung nicht mehr vorliegt, dann hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die Wertminderung ganz oder teilweise erfolgswirksam im Konzernjahresergebnis rückgängig zu machen, es sei denn, es handelt sich um finanzielle Vermögenswerte, die zu Anschaffungskosten bilanziert werden oder um gehaltene Eigenkapitalinstrumente, die als „available for sale“ eingestuft sind. Bei als „available for sale“ eingestuften Eigenkapitalinstrumenten, die zu Anschaffungskosten bilanziert werden, ist eine Wertaufholung nicht zulässig. Bei als „available for sale" eingestuften Eigenkapitalinstrumenten, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, wird jede Erhöhung des beizulegenden Zeitwertes im sonstigen Ergebnis erfasst.

### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bzw. dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert angesetzt. Wertminderungen werden dann erfasst, wenn aufgrund kundenspezifischer Umstände nicht mehr mit der Einbringlichkeit der Ansprüche zu rechnen ist. Bestehen solche Zweifel an der Einbringlichkeit der Forderungen, werden die Kundenforderungen mit dem niedrigeren realisierbaren Betrag angesetzt und die erforderlichen Einzelwertberichtigungen auf Basis erkennbarer Risiken gebildet. Gründe dafür können erkennbare erhebliche finanzielle Schwierigkeiten des Vertragspartners, über den Schuldner eröffnete Insolvenzverfahren, erfolglose Mahnungs- und Exekutionsversuche, bereits erfolgter Vertragsbruch (z.B. Verzug oder Ausfall von Zahlungen) oder andere Informationen, die an der Zahlungsfähigkeit des Schuldners zweifeln lassen, sein. Bei der Ermittlung der Höhe von Wertminderungen wird die Bonität des Schuldners entsprechend berücksichtigt. Sobald die Uneinbringlichkeit der Forderung endgültig feststeht, wird die Forderung ausgebucht.

Fertigungsaufträge werden, sofern wesentlich, nach der „percentage of completion“-Methode bilanziert.

### Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Bei liquiden Mitteln, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen an und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen entsprechen die Buchwerte annähernd den beizulegenden Zeitwerten. Die beizulegenden Zeitwerte von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren ergeben sich aus direkt oder indirekt ableitbaren Preisen. Der beizulegende Zeitwert langfristiger Finanzforderungen, Finanzverbindlichkeiten und Swap-Vereinbarungen basiert auf dem Barwert der künftig zu erwartenden Zahlungsströme, abgezinst mit dem vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern geschätzten aktuellen Zinssatz, zu dem vergleichbare Finanzinstrumente abgeschlossen werden können. Ein etwaiges Kreditrisiko wird bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte berücksichtigt.

Für Veranlagungen, für die keine Börsenkurse vorliegen – im Wesentlichen Beteiligungen – schätzt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern, basierend auf den letzten verfügbaren Finanzinformationen, ob der beizulegende Zeitwert dem Buchwert bzw. den Anschaffungskosten entspricht. Diese Vermögenswerte werden einem Werthaltigkeitstest unterzogen, falls die Beteiligung über einen längeren Zeitraum Verluste generiert oder wesentliche Veränderungen im Geschäftsumfeld vorliegen. Weitere Anmerkungen zu den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Erläuterung 29 enthalten.

## Rückstellungen

Rückstellungen werden angesetzt, wenn Verpflichtungen gegenüber Dritten eingegangen wurden bzw. bestehen, die wahrscheinlich zu einer Zahlung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns führen und die verlässlich geschätzt werden können. Langfristige Rückstellungen werden mit ihrem Barwert angesetzt. Weitere Angaben sind in Erläuterung 26.2. enthalten.

## Leasingverhältnisse

Leasingverhältnisse, bei denen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Mieter im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen eines Vermögenswertes übertragen werden, werden als Finanzierungsleasing eingestuft. Andernfalls liegt ein operatives Leasingverhältnis vor. Sachanlagen, die im Zuge von Finanzierungsleasingverträgen erworben wurden, werden in Höhe des beizulegenden Zeitwertes des Leasinggegenstandes oder des niedrigeren Barwertes der Mindestleasingzahlungen zu Beginn des Leasingverhältnisses abzüglich Abschreibungen und Wertminderungsaufwendungen angesetzt.

Wenn im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Vermieter zurechenbar sind, wird der Leasinggegenstand von diesem bilanziert. Der Leasinggegenstand wird nach den auf den Vermögenswert anwendbaren Regeln in Übereinstimmung mit IAS 16 angesetzt. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu den Cross-Border-Leasing-Transaktionen werden in Erläuterung 30.3. dargestellt.

Leasingverhältnisse, bei denen der ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Vermieter im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen eines Vermögenswerts überträgt, sind als Finanzierungsleasing einzustufen. Andernfalls liegt ein Operating-Leasing-Verhältnis vor. Leasingforderungen werden in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingverhältnis erfasst.

## Verpflichtungen gegenüber ArbeitnehmerInnen

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist lediglich eine einzelvertraglich gewährte Pensionsverpflichtung für ein ehemaliges Vorstandsmitglied eingegangen. Darüber hinaus gibt es nur beitragsorientierte Versorgungspläne für Pensionen. In diesem Fall leistet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Verpflichtungen Zahlungen in privatwirtschaftliche oder öffentlich-rechtliche Pensionssysteme und Mitarbeitervorsorgekassen. Außer der Beitragszahlung bestehen keine weiteren Verpflichtungen. Die regelmäßigen Beitragsleistungen werden als Personalaufwand in der jeweiligen Periode erfasst.

Alle anderen Verpflichtungen (Abfertigungen und Jubiläumsgelder) resultieren aus ungedeckten leistungsorientierten Versorgungssystemen und werden entsprechend rückgestellt. Für die Ermittlung der Rückstellung wendet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Übereinstimmung mit IAS 19 „Leistungen an ArbeitnehmerInnen“ das Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode) an. Die Neubewertung der Nettoschulden gem. IAS 19.127 enthält nur versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste. Die zukünftigen Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet und basieren auf einer sachgerechten Schätzung des Abzinsungsfaktors und der Gehaltssteigerungen sowie der Fluktuation. Nach dieser Methode erfasst die Gesellschaft nunmehr versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Abfertigungen sofort und zur Gänze direkt im Eigenkapital, aus Rückstellungen für Jubiläumsgelder im Personalaufwand. Weitere Informationen sind in Erläuterung 26.1 enthalten.

## Änderungen bestehender Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen

Die Anschaffungskosten von Sachanlagen umfassen gemäß IAS 16 („Sachanlagen“) auch die erstmals geschätzten Kosten für die Demontage und das Entfernen des Gegenstandes sowie die Wiederherstellung des Standortes, an dem er sich befindet. Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden nach den Vorschriften von IAS 37 bewertet. Auswirkungen von Bewertungsänderungen von bestehenden Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden gemäß IFRIC 1 („Änderungen bestehender Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen“) bilanziert. Die Vorschriften sehen vor, dass jede Erhöhung derartiger Verpflichtungen, die den Zeitablauf widerspiegeln, ergebniswirksam zu erfassen ist. Bewertungsänderungen, die auf Änderungen der geschätzten Fälligkeit oder Höhe des Abflusses von Ressourcen, der zur Erfüllung der Verpflichtung erforderlich ist, oder auf einer Änderung des Abzinsungssatzes beruhen, sind zu den Anschaffungskosten des dazugehörigen Vermögenswertes in der laufenden Periode hinzuzufügen bzw. davon

abzuziehen. Der von den Anschaffungskosten des Vermögenswertes abgezogene Betrag darf seinen Buchwert nicht übersteigen.

## Ertragsrealisierung

Erlöse werden zum Zeitpunkt des Übergangs der Risiken und Chancen bzw. nach Leistungserbringung realisiert, sofern die Höhe der Erlöse verlässlich bestimmt werden kann und es hinreichend wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern zufließt.

## Erfolgsbezogene Zuwendungen

Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern gewährte Aufwandszuschüsse werden bei Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen sofort erfasst und entsprechend dem zeitlichen Anfall der Aufwendungen ergebniswirksam realisiert. Hinsichtlich der Besonderheiten der Zuschüsse zur Finanzierung der Infrastruktur wird auf die Ausführungen in Erläuterung 32 verwiesen.

## Zinsen, Nutzungsentgelte und Dividenden

Zinsen werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode gemäß IAS 39 erfasst. Dividenden werden bei Entstehung des Rechtsanspruches der Aktionäre auf Zahlung erfasst. Nutzungsentgelte wie Mieten werden periodengerecht entsprechend den Vertragskonditionen erfasst. Umsatzmieten sind Mieten, die in Abhängigkeit von den vom Mieter erzielten Umsätzen verrechnet werden und werden dann realisiert, wenn die Höhe der Erträge hinreichend verlässlich bestimmt werden kann.

Gem. IAS 23 werden Fremdkapitalaufwendungen für wesentliche qualifizierte Vermögenswerte aktiviert. Weitere Angaben sind in Erläuterung 14 enthalten.

## Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen

Forschungsaufwendungen beziehen sich gemäß IAS 38 („Immaterielle Vermögenswerte“) auf die eigenständige und planmäßige Suche mit der Aussicht, neue wissenschaftliche oder technische Erkenntnisse zu gewinnen und werden als Aufwand in jener Periode erfasst, in der sie anfallen. Entwicklungsaufwendungen sind Kosten, die anfallen, wenn Forschungserkenntnisse angewendet werden, um diese technisch und wirtschaftlich realisierbar zu machen. Wenn eine Trennung von Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen nicht möglich ist, sind Entwicklungsaufwendungen gemäß IAS 38 in jener Periode als Aufwand zu erfassen, in der sie anfallen. Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen werden – wenn die Aktivierungsvoraussetzungen des IAS 38 nicht erfüllt sind – als Aufwand in jener Periode erfasst, in der sie anfallen. Werden die Aktivierungsvoraussetzungen des IAS 38 erfüllt, sind Entwicklungsaufwendungen als immaterielle Vermögenswerte zu aktivieren.

## Ertragsteuern

Gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz in der Fassung BGBl Nr. 95/2009 besteht für die ÖBB-Infrastruktur AG ab 2005 eine Befreiung von bundesgesetzlichen Abgaben, mit Ausnahme der Umsatzsteuer, von den Bundesverwaltungsabgaben sowie von Gerichts- und Justizverwaltungsabgaben, soweit sich diese Abgaben und Gebühren aus der Erfüllung der jeweiligen im Bundesbahngesetz vorgesehenen Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG ergeben (Teilsteuerbefreiung).

Im Wesentlichen wurden folgende Bereiche als ertragssteuerpflichtig eingestuft:

- Erträge aus dem Stromgeschäft,
- Erbringung von nicht eisenbahninfrastrukturbezogenen Leistungen,
- Bewirtschaftung von Immobilien, die kein Eisenbahnvermögen im Sinne des § 10a Eisenbahngesetz darstellen,
- Beteiligungsverwaltung

Im Dezember 2005 wurde ein Gruppenvertrag mit der ÖBB-Holding AG als Gruppenträger mit einem Großteil der Tochterunternehmen des Gesamtkonzerns abgeschlossen, darunter auch mit der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Tochtergesellschaften als Gruppenmitgliedern. Demnach wurden zwischen dem Gruppenträger und den Gruppenmitgliedern Regelungen über den Steuerausgleich vereinbart. Die nach diesen Bestimmungen ermittelten positiven Steuerumlagen werden nach der „stand-alone“-Methode (geht von der steuerlichen Selbstständigkeit der einzelnen Gruppenmitglieder für die Berechnung der Umlage aus) berechnet und zum Zeitpunkt der Feststellung des Jahresabschlusses des jeweiligen Gruppenmitglieds fällig, während negative Steuerumlagen erst bei effektiver Nutzung der Verluste durch den Gruppenträger fällig werden.

## Latente Steuern

Latente Steuern werden – unter Bedachtnahme auf die in IAS 12.15 und IAS 12.24 geregelten Ausnahmebestimmungen – für alle temporären Differenzen zwischen der Steuerbasis der Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten (tax base) und ihren

Buchwerten im IFRS-Abschluss angesetzt (sog. Verbindlichkeiten-Methode), insoweit es sich um Vermögenswerte und Schulden handelt, die mit dem nicht steuerbefreiten Geschäftsbetrieb im Zusammenhang stehen.

Wenn jedoch im Rahmen einer Transaktion, die keinen Unternehmenszusammenschluss darstellt, latente Steuern aus dem erstmaligen Ansatz eines Vermögenswerts oder einer Verbindlichkeit entstehen, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder einen Effekt auf den bilanziellen Gewinn oder Verlust noch auf das steuerliche Einkommen hat, unterbleibt die Steuerabgrenzung sowohl zum Zeitpunkt des Erstansatzes als auch danach.

Latente Steuerschulden, die durch temporäre Differenzen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen entstehen, werden angesetzt, es sei denn, dass der Zeitpunkt der Umkehrung der temporären Differenzen vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern bestimmt werden kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit aufgrund dieses Einflusses nicht umkehren werden.

Latente Steuern werden unter Anwendung der Steuersätze (und Steuervorschriften) bewertet, die am Bilanzstichtag gelten oder im Wesentlichen gesetzlich verabschiedet sind und deren Geltung zum Zeitpunkt der Realisierung der latenten Steueransprüche bzw. der Begleichung der latenten Steuerschulden erwartet wird.

Latente Steueransprüche werden in dem Umfang angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass künftiges zu versteuerndes Einkommen verfügbar sein wird, gegen das die temporären Differenzen bzw. Verlustvorträge verwendet werden können.

Latente Steuern werden im sonstigen Ergebnis erfasst, wenn sich die Steuer auf Posten bezieht, die in derselben oder in einer anderen Periode im sonstigen Ergebnis erfasst werden.

## Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen

Im Zuge der Erstellung des Konzernabschlusses muss der Vorstand Schätzungen vornehmen und Annahmen treffen, die die Höhe der ausgewiesenen Vermögenswerte und Schulden, der angeführten Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und die Aufwendungen und Erträge während des Berichtzeitraumes beeinflussen können. Die tatsächlichen Werte können von diesen Schätzungen abweichen. Sämtliche Schätzungen und Beurteilungen werden regelmäßig aktualisiert und basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen.

Bei der Anwendung der Bilanzierungsmethoden des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns hat der Vorstand Schätzungen vorgenommen. Weiters hat der Vorstand zum Bilanzstichtag wichtige zukunftsbezogene Annahmen getroffen und wesentliche Quellen von Schätzungsunsicherheiten zum Bilanzstichtag identifiziert, die mit dem Risiko einer wesentlichen Änderung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden im nächsten Geschäftsjahr behaftet sind:

### a. Versorgungspläne für ArbeitnehmerInnen

Die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor, langfristige Gehaltssteigerungen sowie Fluktuationsraten angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in der Folge auf die Aufwendungen für Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns haben. Die Auswirkung möglicher Änderungen von Parametern ist in Erläuterung 26.1 dargestellt.

### b. Einschätzungen der Nutzungsdauer der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte

Die Nutzungsdauern werden nach den Gegebenheiten des Unternehmens bei üblicher Instandhaltung festgelegt. Die tatsächliche Nutzung kann von diesen Einschätzungen abweichen. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Abschreibung bei einer Veränderung der Nutzungsdauer um +/- 1 Jahr um rd. 72,0 Mio. EUR (Vj: rd. 54,8 Mio. EUR) erhöht bzw. um rd. 57,1 Mio. EUR (Vj: rd. 59,1 Mio. EUR) verringert. Im Geschäftsjahr 2013 wurden Nutzungsdauern für Datennetze und ETCS-Anlagen, die nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprechen, sowie für Immobilien, die plangemäß in den nächsten Jahren abgetragen werden, auf die erwartete Restnutzungsdauer verkürzt, woraus eine zusätzliche Abschreibung in Höhe von rd. 18,6 Mio. EUR resultierte. Im Geschäftsjahr 2014 wurden Nutzungsdauern für einzelne Hochbauanlagen sowie Sicherungs- und Fernmeldeanlagen, die nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprechen auf die erwartete Restnutzungsdauer verkürzt, was zu einer zusätzlichen Abschreibung in Höhe von rd. 3,6 Mio. EUR geführt hat. Weitere Angaben finden sich unter Erläuterung 14.

### c. Rückstellungen

Die Rückstellungen wurden gem. IAS 37.37 nach der bestmöglichen Schätzung bemessen, d.h. mit dem Betrag, den das Unternehmen bei vernünftiger Betrachtung zur Erfüllung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag oder zur Übertragung der Verpflichtung auf einen Dritten zu diesem Termin zahlen müsste. Zu einer Sensitivitätsanalyse, insbesondere für die Eintrittswahrscheinlichkeit für Umweltrisiken und Stilllegungskosten, können keine verlässlichen Angaben gemacht

werden. Bei der Bewertung der Rückstellung für Stilllegungskosten wurde grundsätzlich vom Fortbestand des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns und dem Weiterbetrieb des Unternehmens und daher von einem Weiterbetrieb der Strecken ausgegangen. Nur wenn in absehbarer Zukunft mit einer Stilllegung einzelner Strecken gerechnet wird oder jene bereits eingeleitet wurde, werden die Stilllegungskosten geschätzt und rückgestellt. Der Rückstellungsbetrag findet sich unter Erläuterung 26.2.

### d. Latente Steuern

Latente Steueransprüche wurden für temporäre Differenzen zwischen der Steuerbasis und den Buchwerten von Vermögenswerten und Schulden sowie für Verlustvorträge gebildet. Hinsichtlich der steuerlichen Situation der ÖBB-Infrastruktur AG wird auf die Teilsteuerbefreiung verwiesen (angeführt unter der Überschrift „Ertragsteuern “). Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraumes von fünf Jahren (siehe Erläuterung 13).

Die auf bestehende Verlustvorträge und temporäre Differenzen aktivierten latenten Steueransprüche basieren auf einer Schätzung der steuerpflichtigen Ergebnisse für die nächsten fünf Jahre. Sollte sich die steuerliche Einschätzung über die Qualifizierung der Teilbereiche der ÖBB-Infrastruktur AG als steuerfrei und steuerpflichtig ändern oder in der Zukunft nicht ausreichende steuerpflichtige Ergebnisse zu Verfügung stehen, kann dies erhebliche Auswirkungen auf die Höhe der latenten Steueransprüche haben.

### e. Cross-Border-Leasing (CBL)

Bei Vertragspartnern von Veranlagungen, die ein Rating von zumindest AA+ aufweisen bzw. für deren Erfüllung subsidiär eine Gewährträgerhaftung der öffentlichen Hand besteht, wird das Ausfallsrisiko weiterhin als äußerst gering eingestuft, so dass diesbezüglich nach derzeitiger Einschätzung kein Änderungsbedarf besteht und diese Transaktionen weiterhin „off balance“ dargestellt werden können. Sofern es bei diesen Veranlagungen entgegen den Erwartungen zu Ausfällen kommen bzw. Erfordernisse eines Mindestratings nicht mehr erfüllt sein sollten, werden die Verpflichtungen aus den Transaktionen ebenso wie die Veranlagungen bilanziell erfasst, allenfalls Wertberichtigungen auf die Veranlagungen gebildet bzw. Tilgungsträger ausgetauscht.

## Konzentration von Risiken

Zu den Bilanzstichtagen bestand keine besondere Abhängigkeit von einzelnen konzernfremden Kunden, Lieferanten oder Kreditgebern, deren plötzlicher Ausfall den Geschäftsbetrieb maßgeblich beeinträchtigen könnte. Des Weiteren besteht keine Konzentration von Personaldienstleistungen oder Anbietern sonstiger Dienstleistungen, Franchise- und Lizenzrechten oder sonstiger Rechte, auf die der ÖBB-Infrastruktur-Konzern angewiesen ist und deren plötzlicher Wegfall den Geschäftsbetrieb ernsthaft gefährden könnte. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern veranlagt liquide Mittel bei Kredit- und Finanzinstituten mit guter Bonität. Hinsichtlich der von der Republik Österreich gewährten Zuschüsse und Zuschussvereinbarungen und der Abhängigkeit von Gesellschaften des übrigen ÖBB-Holding-Konzerns wird auf die Ausführungen unter Erläuterung 32 verwiesen.

## Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zielt neben der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts auf die Erhaltung einer für die Wahrung der hervorragenden Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur ab. Aufgrund der speziellen Situation und der gesetzlich festgelegten Aufgabe des Unternehmens, aber auch aufgrund der Zusagen der öffentlichen Hand, Infrastrukturaufwendungen (sowohl Errichtung als auch Betrieb und Instandhaltung), die nicht in der Ertragskraft des Unternehmens Deckung finden, zu bezuschussen, erfolgt die Steuerung der Kapitalstruktur vor allem mit Kennzahlen, die die Verschuldung messen und mit den jeweiligen Planwerten verglichen werden. Das Unternehmen definiert Eigenkapital als Grundkapital, Rücklagen sowie erwirtschaftetes Ergebnis. Das gemanagte Eigenkapital beträgt zum 31.12.2014 rd. 1.198,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.173,6 Mio. EUR).

## 4. Umsatzerlöse

| | 2014<br>in Mio. EUR | 2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für den Betrieb der Infrastruktur | 1.153,5 | 1.151,4 |
| Infrastrukturbenützung | 483,3 | 468,0 |
| Erlöse aus Energielieferung | 231,0 | 253,7 |
| Mieterlöse | 132,5 | 128,3 |
| Erlöse aus Verwertungsobjekte | 98,3 | 60,1 |
| Sonstige Umsatzerlöse | 77,5 | 93,8 |
| **Gesamt** | **2.176,1** | **2.155,3** |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *709,8* | *690,6* |

Der Beitrag des Bundes gem. § 42 Bundesbahngesetz wird für die Bereitstellung, den Betrieb und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur sowie für die Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben insoweit geleistet, als die von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken können. Nähere Angaben zu der Zuschussvereinbarung sind in Erläuterung 32 enthalten.

Das Infrastrukturbenützungsentgelt wird überwiegend von Gesellschaften des übrigen ÖBB-Holding-Konzerns für die zur Bereitstellung der Bahninfrastruktur bezahlt.

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien an. Die Erlöse aus Energielieferungen resultieren großteils aus Traktionsstromlieferungen und Stromgeschäften.

Die in der Berichtsperiode unter den sonstigen Umsatzerlösen erfassten Auftragserlöse aus Fertigungsaufträgen belaufen sich auf rd. 26,6 Mio. EUR (Vj: rd. 27,8 Mio. EUR), wobei davon rd. 7,9 Mio. EUR (Vj: rd. 10,7 Mio. EUR) gegenüber verbundenen Unternehmen des ÖBB-Konzerns erzielt werden. Diesen Erlösen stehen Auftragskosten über rd. 18,1 Mio. EUR (Vj: rd. 26,6 Mio. EUR) gegenüber. Die erhaltenen Anzahlungen in diesem Zusammenhang betragen rd. 6,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2,5 Mio. EUR). Weiters enthalten die sonstigen Umsatzerlöse Erlöse aus Telekommunikationsleistungen, aus der Behebung von Schäden, aus Reinigungs- und Sicherheitsleistungen und aus Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Container-Terminals.

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Unternehmensbereichen und nach geographischen Gesichtspunkten ist aus Erläuterung 33 (Segmentberichterstattung) ersichtlich.

## 5. Andere aktivierte Eigenleistungen

Bei der Ermittlung der im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen zu aktivierenden Eigenleistungen wurden direkt zurechenbare Personalaufwendungen, Materialaufwendungen und angemessene Teile der Materialgemeinkosten und Fertigungsgemeinkosten eingerechnet. Diese Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur an.

## 6. Sonstige betriebliche Erträge

| | 2014<br>in Mio. EUR | 2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für die Infrastruktur | 576,9 | 517,5 |
| Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte | 23,8 | 25,6 |
| Übrige sonstige betriebliche Erträge | 20,6 | 17,6 |
| Erträge aus Materialverkäufen | 15,5 | 15,9 |
| Personalverleih an Dritte | 9,8 | 9,8 |
| **Gesamt** | **646,6** | **586,4** |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *19,7* | *16,8* |

In den sonstigen betrieblichen Erträgen wird der anteilige Beitrag des Bundes gem. § 42 Bundesbahngesetz für Erweiterungs- und Reinvestitionen ausgewiesen. Nähere Angaben zur Zuschussvereinbarung sind in Erläuterung 32 enthalten.

Die übrigen sonstigen betrieblichen Erträge enthalten insbesondere weiterverrechnete Kosten, Schadensvergütungen, Vermietung von Werbeflächen, Förderungen und Aufwandszuschüsse.

## 7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

| | 2014<br>in Mio. EUR | 2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Materialaufwand | 124,4 | 134,2 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | 298,6 | 282,2 |
| **Gesamt** | **423,0** | **416,4** |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *72,0* | *61,3* |

Der Posten Materialaufwand enthält in der Höhe von rd. 79,1 Mio. EUR (Vj: rd. 100,3 Mio. EUR) den Aufwand für den Fremdbezug von Traktionsstrom bzw. den Zukauf von Strom für den Weiterverkauf an Dritte. Die Aufwendungen für Verwertungsobjekte betragen rd. 27,2 Mio. EUR (Vj: rd. 14,4 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen betreffen im Wesentlichen nicht aktivierungsfähige Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen (insbesondere Schieneninfrastruktur), Entsorgungskosten, Reinigungen und sonstigen Leistungen sowie Mieten von Schienenfahrzeugen und Transportleistungen (Dienstgutfrachten).

## 8. Personalaufwand und Beschäftigte

| | 2014<br>in Mio. EUR | 2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Löhne und Gehälter | 838,0 | 816,4 |
| Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben | 221,8 | 213,2 |
| Aufwendungen für Abfertigungen | 6,2 | 6,1 |
| Aufwendungen für Altersversorgung | 8,7 | 8,3 |
| **Gesamt** | **1.074,7** | **1.044,0** |

| | | | Veränderung | | Durchschnitt | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe** | 31.12.2014 | 31.12.2013 | Stichtag | in % | 2014 | 2013 |
| Angestellte | 3.019 | 2.825 | 194 | 7% | 2.915 | 2.805 |
| ArbeiterInnen | 1.443 | 1.349 | 94 | 7% | 1.432 | 1.187 |
| MitarbeiterInnen mit Definitivstellung | 11.860 | 12.040 | -180 | -1% | 11.950 | 12.129 |
| **Gesamt aktive MitarbeiterInnen** | **16.322** | **16.214** | **108** | **1%** | **16.297** | **16.121** |
| Lehrlinge | 1.403 | 1 | 1.402 | >100% | 666 | 1 |
| **Gesamt mit Lehrlingen** | **17.725** | **16.215** | **1.510** | **9%** | **16.963** | **16.122** |

| Anzahl MitarbeiterInnen FTE | 31.12.2014 | 31.12.2013 | Veränderung Stichtag | Veränderung in % | Durchschnitt 2014 | Durchschnitt 2013 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Gesamt aktive MitarbeiterInnen | 16.211,2 | 16.117,0 | 94,2 | 0,6% | 16.195,9 | 16.032,0 |
| Lehrlinge | 1.403,0 | 1,0 | 1.402,0 | >100,0% | 665,5 | 1,0 |
| **Gesamt mit Lehrlingen** | **17.614,2** | **16.118,0** | **1.496,2** | **9,3%** | **16.861,4** | **16.033,0** |

Der Anstieg des Personalstandes resultiert im Wesentlichen aus dem Erwerb des Teilbetriebes Lehrlingswesen und technische Erwachsenenbildung inklusive Berufsschule („Teilbetrieb Lehrlingswesen") im Jahr 2014. Mit Übernahme des „Lehrlingswesens" im Jahr 2014 erfolgt die Ausbildung der Lehrlinge des ÖBB-Konzerns zentral über den ÖBB-Infrastruktur-Konzern.

## 9. Abschreibungen

| | 2014 in Mio. EUR | 2013 in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Abschreibungen auf Sachanlagen | 776,0 | 758,7 |
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte | 36,9 | 35,0 |
| Wertminderung auf zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte | 0,0 | 0,3 |
| Abschreibungen auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | 4,1 | 3,8 |
| abzüglich Auflösung Kostenbeiträge | -172,2 | -181,4 |
| **Abschreibung Gesamt** | **644,8** | **616,4** |

## 10. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

| | 2014 in Mio. EUR | 2013 in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Betriebskosten | 96,4 | 104,4 |
| Betriebliche Steuern | 37,4 | 37,6 |
| Verluste aus Anlagenabgängen | 33,1 | 38,5 |
| Aus- und Fortbildung | 20,2 | 31,5 |
| Übrige | 150,1 | 152,4 |
| **Gesamt** | **337,2** | **364,4** |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *124,6* | *130,0* |

Im Posten betriebliche Steuern sind alle nicht ertragsabhängigen Steuern (Elektrizitätsabgabe, Kfz-Steuer, Grundsteuer, Straßenbenützungsabgabe, sonstige Steuern und Abgaben etc.) erfasst.

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen insbesondere die Kosten für Büroerfordernisse, Miet-, Pacht- und Lizenzaufwendungen, Reise- und sonstige Aufwandsentschädigungen, Versicherungen, Schadensfälle, Marketing- und Werbekosten, die Anmietung von Personal, Zahlungen an verbundene Unternehmen für Beförderungsleistungen an MitarbeiterInnen sowie Betriebsküchen.

Die Aufwendungen für Leistungen der Abschlussprüfer des Konzernabschlusses und der Einzelabschlüsse sind ebenfalls in den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten und setzen sich wie folgt zusammen:

| | 2014 in TEUR | 2013 in TEUR |
|---|---|---|
| Jahres- und Konzernabschlussprüfung | 322 | 312 |
| Andere Bestätigungsleistungen | 3 | 24 |
| Steuerberatung | 90 | 23 |
| Sonstige Leistungen | 46 | 111 |
| **Gesamt** | **461** | **470** |

## 11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Das Zinsergebnis des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

| Zinsergebnis | 2014<br>in Mio. EUR | 2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Zinserträge | 36,1 | 55,9 |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *6,2* | *9,7* |
| Zinsaufwendungen | -638,1 | -643,4 |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *-6,3* | *-8,9* |
| **Gesamt** | **-602,0** | **-587,5** |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *-0,1* | *0,8* |

Die erhaltenen Zinsen aus Swap-Verträgen werden mit den Zinsaufwendungen aus den jeweiligen originären Finanzinstrumenten saldiert, um einen besseren Einblick in die Ertragslage zu vermitteln.

Die Zinserträge aus nicht verbundenen Unternehmen betreffen hauptsächlich Zinserträge aus derivativen Finanzinstrumenten sowie Zinserträge aus Wertpapieren und sonstigen Veranlagungen im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen.

Die Zinsaufwendungen betreffen mit rd. 539,1 Mio. EUR (Vj: rd. 534,0 Mio. EUR) Anleihen. Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA-Darlehen und sonstige Kreditaufnahmen sowie zinsähnliche Aufwendungen an. Die Aufwendungen für Haftungsentgelte betragen rd. 18,8 Mio. EUR (Vj: rd. 18,0 Mio. EUR). Die übrigen Zinsaufwendungen beinhalten insbesondere Zinszahlungen und -abgrenzungen aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen von rd. 23,3 Mio. EUR (Vj: rd. 30,8 Mio. EUR).

Das Zinsergebnis betreffend verbundene Unternehmen resultiert zum größten Teil aus der Verzinsung von Forderungen aus Subleaseverträgen.

## 12. Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

| Sonstiges Finanzergebnis | 2014<br>in Mio. EUR | 2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Sonstige Finanzerträge | 53,0 | 26,5 |
| *davon aus dem Abgang von/der Zuschreibung zu finanziellen Vermögenswerten* | *0,1* | *1,4* |
| *davon aus Bewertungs-/Kursdifferenzen* | *47,6* | *20,9* |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *0,5* | *0,0* |
| Sonstige Finanzaufwendungen | -52,5 | -20,8 |
| *davon aus Bewertungs-/Kursdifferenzen* | *-49,5* | *-17,6* |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *-0,5* | *-1,5* |
| **Gesamt** | **0,5** | **5,7** |

Um einen besseren Einblick in die Ertragslage des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zu gewährleisten, werden Bewertungsgewinne/ -verluste aus Grundgeschäften im Zusammenhang mit Cash-Flow-Hedge- und Fair Value Hedge-Accounting mit den Ergebnissen dieser Derivate saldiert. Die sonstigen Finanzerträge betreffen insbesondere Bewertungsgewinne aus Derivaten sowie Weiterverrechnungen von im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen vorgenommenen Wertberichtigungen an verbundene Unternehmen.

Die sonstigen Finanzaufwendungen resultieren insbesondere aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten. In den sonstigen Finanzaufwendungen sind auch die gebildeten Wertberichtigungen für Veranlagungen im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen enthalten, die zum überwiegenden Teil an andere verbundene Unternehmen weiterverrechnet wurden.

## 13. Ertragsteuern

### Steueraufwand/ Steuerertrag

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

| | 2014<br>in Mio. EUR | 2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Aufwand/Ertrag aus Steuerumlage (Gruppenbesteuerung) | -0,4 | -0,6 |
| Latenter Steueraufwand/-ertrag | -5,4 | 4,5 |
| **Ertragsteuern** | **-5,8** | **3,9** |

Die Steuern werden mit 25% des geschätzten steuerpflichtigen Gewinns für das Geschäftsjahr berechnet.

Die latenten Steuern entwickelten sich wie folgt:

| | 2014<br>in Mio. EUR | 2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| **Bilanzansätze zum 01.01** | **43,7** | **37,7** |
| Veränderung latenter Steuer | | |
| *im sonstigen Ergebnis erfasst* | *-1,6* | *1,5* |
| *erfolgswirksam erfasst* | *-5,4* | *4,5* |
| **Bilanzansätze zum 31.12.** | **36,7** | **43,7** |
| *davon latente Steueransprüche* | *36,7* | *43,8* |
| *davon latente Steuerschulden* | *0,0* | *-0,1* |

Latente Steuern die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, resultieren im Wesentlichen aus erfolgsneutralen Wertunterschieden zwischen IFRS-Buchwerten und Steuerbemessungsgrundlagen im Bereich der Rücklagen aus Stromderivaten, CF-Hedges sowie versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten gem. IAS 19.

Die latenten Steuern sind aufgrund der zugrunde liegenden Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im IFRS-Konzernabschluss und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen im Ausmaß von rd. 29,7 Mio. EUR (Vj: rd. 36,2 Mio. EUR) als langfristig einzuschätzen. Als kurzfristig anzusehen sind die latenten Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von rd. 7,0 Mio. EUR (Vj: rd. 7,5 Mio. EUR), die im Geschäftsjahr 2015 voraussichtlich verwendet werden können.

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Ursachen für den Unterschied zwischen den in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Ertragsteuern und den unter Anwendung des gesetzlichen Steuersatzes von 25% auf das steuerpflichtige Jahresergebnis sich ergebenden Ertragsteuern.

| | 2014<br>in Mio. EUR | 2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS | 34,6 | 25,8 |
| Anpassung steuerfreier Anteil gem. § 50 (2) Bundesbahngesetz | 76,3 | 62,1 |
| **Steuerpflichtiges Jahresergebnis** | **110,9** | **87,9** |
| | | |
| Konzernsteuersatz | *25%* | *25%* |
| | | |
| Erwarteter Aufwand (-) bzw. Ertrag (+) aus Steuern im Geschäftsjahr | -27,7 | -22,0 |
| Beteiligungserträge | 0,3 | 0,5 |
| Auswirkungen von Ansatzanpassungen | 21,9 | 25,6 |
| Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen | -0,3 | -0,2 |
| **Steuern vom Einkommen** | **-5,8** | **3,9** |
| **Effektiver Körperschaftsteuersatz** | **5,2%** | **-4,5%** |

Der effektive Körperschaftsteuersatz von 5,2% (Vj: -4,5%), welcher wesentlich vom gesetzlichen Körperschaftsteuersatz von 25% abweicht, resultiert hauptsächlich aus Ansatzanpassungen der latenten Steuern aus Verlustvorträgen.

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2014 sind das Ergebnis temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im Konzernabschluss und den relevanten

Steuerbemessungsgrundlagen sowie steuerlicher Verlustvorträge. Ansatzanpassungen waren erforderlich, da die künftigen steuerlichen Ergebnisse, welche eine Bilanzierung aktiver latenter Steuern rechtfertigen, neu eingeschätzt wurden.

Die latenten Steuern entfallen auf folgende wesentliche Bilanzposten, Verlustvorträge und Steuergutschriften:

| | latente Steuer-ansprüche 31.12.2014 in Mio. EUR | schulden 31.12.2014 in Mio. EUR | latente Steuer-ansprüche 31.12.2013 in Mio. EUR | schulden 31.12.2013 in Mio. EUR |
|---|---|---|---|---|
| **Vermögenswerte** | | | | |
| Sachanlagen | 12,6 | -1,5 | 15,3 | -1,6 |
| Immaterielle Vermögenswerte | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Finanzielle Vermögenswerte | 0,0 | -1,6 | 0,9 | -5,9 |
| | **12,6** | **-3,1** | **16,3** | **-7,6** |
| **Schulden** | | | | |
| Rückstellungen | 0,6 | -2,8 | 0,5 | -4,6 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 5,7 | 0,0 | 12,1 | 0,0 |
| | **6,3** | **-2,8** | **12,6** | **-4,6** |
| | | | | |
| Steuerliche Verlustvorträge | 23,6 | 0,0 | 26,9 | 0,0 |
| **Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden** | **42,6** | **-5,9** | **55,8** | **-12,1** |
| Saldierung | -5,9 | 5,9 | -12,0 | 12,0 |
| **Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden** | **36,7** | **0,0** | **43,8** | **-0,1** |

Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraumes von fünf Jahren. Die Nutzbarkeit von latenten Steueransprüchen setzt ausreichend steuerpflichtiges Einkommen in jenen Perioden voraus, in denen die temporären Unterschiede bzw. Verlustvorträge verwendet werden können. Der Vorstand zieht die geplante Auflösung von latenten Steuerschulden und das geschätzte künftige steuerpflichtige Einkommen für diese Beurteilung heran.

Unter Heranziehung des steuerpflichtigen Einkommens früherer Jahre sowie der Prognosen über das steuerpflichtige Einkommen zukünftiger Jahre, in denen Steueransprüche genutzt werden können, ist der Vorstand der Auffassung, dass die Realisierung der Steuervorteile aus den latenten Steueransprüchen im Ausmaß von rd. 36,7 Mio. EUR (Vj: rd. 43,7 Mio. EUR) wahrscheinlich ist. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte resultieren im Wesentlichen aus dem unterschiedlichen Abschreibungsbeginn (pro rata temporis nach IFRS im Vergleich zur Halbjahresregel nach Steuerrecht) sowie aus abweichenden Anschaffungskosten. Die temporären Unterschiede aus den finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entstehen aufgrund der unterschiedlichen Bewertung der Stromderivate nach IFRS (Bewertung zum beizulegenden Zeitwert) und Steuerrecht (Drohverlustrückstellung).

Die steuerlichen Verlustvorträge stammen aus Gesellschaften in Österreich und sind zeitlich unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorträgen ist in Österreich mit 75% des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 2.428,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2.453,8 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten der ÖBB-Infrastruktur AG und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar.

Für steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 2.340,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2.353,4 Mio. EUR) werden keine latenten Steuern angesetzt, da die Verwertung in absehbarer Zukunft nicht gesichert ist.

## 14. Sachanlagen

Die Gliederung der Sachanlagen, die Veränderungen im Geschäftsjahr und die Entwicklung der Kostenbeiträge zu den Sachanlagen sind aus dem folgenden Anlagenspiegel ersichtlich.

| in Mio. EUR | Grund-stücke und Bauten | Fahrpark | Technische Anlagen u. Maschinen | Leasing technische Anlagen u. Maschinen | Andere Anlagen Betriebs- u. Geschäfts-ausstattung | Anlagen in Bau u. geleistete Anzahl-ungen | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Anschaffungs- und Herstellungskosten 2014** | | | | | | | |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2014 | 23.871,4 | 351,9 | 8.293,7 | 1,5 | 129,4 | 2.407,9 | 35.055,8 |
| Zugänge | 26,3 | 0,0 | 2,3 | 0,0 | 7,6 | 1.737,9 | 1.774,1 |
| Abgänge | -154,5 | -16,6 | -88,6 | 0,0 | -7,8 | -6,0 | -273,5 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | -0,4 | 0,0 | -0,4 | 0,0 | -0,7 | 0,0 | -1,5 |
| Umbuchungen | 1.194,9 | 24,8 | 396,3 | 0,0 | 4,6 | -1.623,8 | -3,3 |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2014 | 24.937,7 | 360,0 | 8.603,3 | 1,5 | 133,1 | 2.516,0 | 36.551,6 |
| | | | | | | | |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2014 | -7.130,5 | -188,9 | -4.217,3 | -0,9 | -87,0 | 0,0 | -11.624,7 |
| Abschreibungen | -441,1 | -29,6 | -290,1 | -0,1 | -15,1 | 0,0 | -776,0 |
| Abgänge | 118,7 | 13,6 | 70,8 | 0,0 | 7,6 | 0,0 | 210,7 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | 0,3 | 0,0 | 0,3 | 0,0 | 0,7 | 0,0 | 1,3 |
| Umbuchungen | -0,3 | 1,8 | -2,1 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | -0,5 |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2014 | -7.452,9 | -203,1 | -4.438,4 | -1,0 | -93,7 | 0,0 | -12.189,2 |
| | | | | | | | |
| ***Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2014*** | ***16.740,9*** | ***162,9*** | ***4.076,4*** | ***0,6*** | ***42,4*** | ***2.407,9*** | ***23.431,1*** |
| **Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2014** | **17.484,8** | **156,8** | **4.164,8** | **0,4** | **39,5** | **2.516,0** | **24.362,4** |
| | | | | | | | |
| **Kostenbeiträge 2014** | | | | | | | |
| Stand 01.01.2014 | -9.551,6 | -7,2 | -2.964,2 | 0,0 | -4,7 | -350,5 | -12.878,1 |
| Zugänge | -38,9 | 0,0 | -8,4 | 0,0 | -0,1 | -46,7 | -94,1 |
| Abgänge | 77,2 | 0,0 | 38,2 | 0,0 | 0,4 | 0,4 | 116,2 |
| Umbuchungen | -54,4 | 0,0 | -18,5 | 0,0 | 0,0 | 72,9 | 0,0 |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2014 | -9.567,7 | -7,2 | -2.952,9 | 0,0 | -4,4 | -324,0 | -12.856,1 |
| | | | | | | | |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2014 | 5.340,4 | 7,1 | 2.341,5 | 0,0 | 3,7 | 0,0 | 7.692,8 |
| Abschreibungen | 112,2 | 0,0 | 52,8 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 165,2 |
| Abgänge | -60,8 | 0,0 | -32,4 | 0,0 | -0,4 | 0,0 | -93,6 |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2014 | 5.391,8 | 7,1 | 2.361,9 | 0,0 | 3,6 | 0,0 | 7.764,3 |
| | | | | | | | |
| ***Kostenbeiträge per 01.01.2014*** | ***-4.211,1*** | ***-0,1*** | ***-622,7*** | ***0,0*** | ***-0,9*** | ***-350,5*** | ***-5.185,3*** |
| **Kostenbeiträge per 31.12.2014** | **-4.175,9** | **0,0** | **-591,0** | **0,0** | **-0,8** | **-324,0** | **-5.091,7** |
| | | | | | | | |
| ***Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2014*** | ***12.529,8*** | ***162,8*** | ***3.453,7*** | ***0,6*** | ***41,4*** | ***2.057,4*** | ***18.245,7*** |
| **Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2014** | **13.308,9** | **156,8** | **3.573,8** | **0,4** | **38,7** | **2.192,1** | **19.270,7** |

| in Mio. EUR | Grund-stücke und Bauten | Fahrpark | Technische Anlagen u. Maschinen | Leasing technische Anlagen u. Maschinen | Andere Anlagen Betriebs- u. Geschäfts-ausstattung | Anlagen in Bau u. geleistete Anzahl-ungen | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Anschaffungs- und Herstellungskosten 2013** | | | | | | | |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2013 | 22.960,8 | 317,3 | 7.957,4 | 2,6 | 117,1 | 2.206,2 | 33.561,4 |
| Zugänge | 23,0 | 0,1 | 3,4 | 0,0 | 7,4 | 1.836,1 | 1.870,0 |
| Abgänge | -128,4 | -18,6 | -78,7 | 0,0 | -3,3 | -22,5 | -251,5 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | -0,1 | 0,0 | -0,9 | 0,0 | -42,2 | -2,5 | -45,7 |
| Umbuchungen | 1.016,1 | 53,1 | 412,6 | -1,1 | 50,4 | -1.609,4 | -78,3 |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2013 | 23.871,4 | 351,9 | 8.293,7 | 1,5 | 129,4 | 2.407,9 | 35.055,8 |
| | | | | | | | |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2013 | -6.826,6 | -174,0 | -3.998,9 | -1,8 | -74,5 | 0,0 | -11.075,8 |
| Abschreibungen | -421,6 | -29,3 | -292,0 | -0,2 | -15,6 | 0,0 | -758,7 |
| Abgänge | 103,4 | 14,3 | 73,7 | 0,0 | 3,1 | 0,0 | 194,5 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | 0,0 | 0,0 | 0,9 | 0,0 | 25,3 | 0,0 | 26,2 |
| Umbuchungen | 14,2 | 0,0 | -1,0 | 1,1 | -25,3 | 0,0 | -11,0 |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2013 | -7.130,5 | -188,9 | -4.217,3 | -0,9 | -87,0 | 0,0 | -11.624,7 |
| | | | | | | | |
| ***Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2013*** | ***16.134,2*** | ***143,3*** | ***3.958,5*** | ***0,8*** | ***42,6*** | ***2.206,2*** | ***22.485,6*** |
| **Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2013** | **16.740,9** | **162,9** | **4.076,4** | **0,6** | **42,4** | **2.407,9** | **23.431,1** |
| | | | | | | | |
| **Kostenbeiträge 2013** | | | | | | | |
| Stand 01.01.2013 | -9.490,0 | -7,2 | -2.964,2 | 0,0 | -5,5 | -385,9 | -12.852,8 |
| Zugänge | -56,7 | 0,0 | -10,7 | 0,0 | 0,0 | -35,3 | -102,7 |
| Abgänge | 53,6 | 0,0 | 15,8 | 0,0 | 0,1 | 3,8 | 73,3 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | -0,3 | 0,0 | -0,2 | 0,0 | 0,7 | 0,0 | 0,2 |
| Umbuchungen | -58,2 | 0,0 | -4,8 | 0,0 | 0,0 | 67,0 | 4,0 |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2013 | -9.551,6 | -7,2 | -2.964,2 | 0,0 | -4,7 | -350,5 | -12.878,1 |
| | | | | | | | |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2013 | 5.272,8 | 7,0 | 2.294,3 | 0,0 | 4,3 | 0,0 | 7.578,4 |
| Abschreibungen | 112,3 | 0,1 | 61,4 | 0,0 | 0,3 | 0,0 | 174,1 |
| Abgänge | -42,8 | 0,0 | -14,2 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | -57,1 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | 0,0 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | -0,7 | 0,0 | -0,8 |
| Umbuchungen | -1,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -1,8 |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2013 | 5.340,4 | 7,1 | 2.341,5 | 0,0 | 3,7 | 0,0 | 7.692,8 |
| | | | | | | | |
| ***Kostenbeiträge per 01.01.2013*** | ***-4.217,2*** | ***-0,2*** | ***-669,9*** | ***0,0*** | ***-1,2*** | ***-385,9*** | ***-5.274,4*** |
| **Kostenbeiträge per 31.12.2013** | **-4.211,1** | **-0,1** | **-622,7** | **0,0** | **-0,9** | **-350,5** | **-5.185,3** |
| | | | | | | | |
| ***Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2013*** | ***11.917,0*** | ***143,1*** | ***3.288,6*** | ***0,8*** | ***41,4*** | ***1.820,3*** | ***17.211,2*** |
| **Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2013** | **12.529,8** | **162,8** | **3.453,7** | **0,6** | **41,4** | **2.057,4** | **18.245,7** |

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse für Sachanlagen, die anschaffungskostenmindernd dargestellt werden. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung der Kostenbeiträge werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen" ausgewiesen. Die Zugänge zu den Sachanlagen aufgrund erstkonsolidierter Unternehmen bzw. Abgänge aus Endkonsolidierungen werden in gesonderten Zeilen im Anlagenspiegel dargestellt.

Bei den Umbuchungen handelt es sich einerseits um die aus dem Posten „Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau" auf die spezifischen Anlagenkonten umgebuchten Werte für fertig gestellte Anlagen des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte und andererseits um zu den Bilanzposten „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" sowie „Vorräte" (siehe Erläuterung 19) umgegliederte Werte. Zu den Angaben zu

Schätzungsänderungen wird auf Erläuterung 3 unter „Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte“ verwiesen.

Im Geschäftsjahr aktivierte der ÖBB-Infrastruktur-Konzern gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 55,1 Mio. EUR (Vj: rd. 43,2 Mio. EUR). Der zu Grunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt 3,52% (Vj: 3,76%).

Per 31.12.2014 betrugen die vertraglichen Verpflichtungen für den Erwerb von Sachanlagen (Bestellobligo) rd. 1.716,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.867,1 Mio. EUR).

Finanzschulden sind durch Sachanlagen mit folgenden Buchwerten besichert:

| | 2014<br>in Mio. EUR | 2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Sonstige technische Anlagen und Maschinen | 215,4 | 226,7 |
| Fahrpark | 51,0 | 57,1 |
| **Gesamt** | **266,4** | **283,8** |

Diese Vermögenswerte dienen in Höhe von rd. 215,4 Mio. EUR (Vj: rd. 226,7 Mio. EUR) der Besicherung von Verbindlichkeiten aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen und in Höhe von rd. 51,0 Mio. EUR (Vj: rd. 57,1 Mio. EUR) als Besicherung für EUROFIMA-Darlehen.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind in Höhe von rd. 33,1 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 38,5 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten bzw. dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abgängen von Planungsanlagen ergaben.

## Kostenbeiträge von Dritten

Die Entwicklung der Kostenbeiträge ist aus den beiliegenden Anlagenspiegeln ersichtlich. Die wesentlichen Kostenbeitragsgeber setzen sich wie folgt zusammen:

| | 31.12.2014<br>in Mio. EUR | 31.12.2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Republik Österreich | 2.461,7 | 2.416,2 |
| Schieneninfrastrukturfinanzierungs GmbH | 1.333,7 | 1.398,3 |
| ehemalige Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG | 1.353,4 | 1.378,5 |
| Sonstige Dritte | 123,4 | 126,4 |
| **Gesamt** | **5.272,2** | **5.319,4** |

Die von diesen Kostenbeitraggebern für immaterielle Vermögenswerte geleisteten Zuschüsse betragen rd. 180,5 Mio. EUR (Vj: rd. 134,1 Mio. EUR) und sind in dieser Aufstellung enthalten.

## Gemietete und vermietete Vermögenswerte

In den Sachanlagen sind gemietete bzw. geleaste Vermögenswerte enthalten, die im Anlagenspiegel gesondert ausgewiesen werden. Bei den gemieteten Sachanlagen handelt es sich um Vermögenswerte, die wegen der Gestaltung der zugrunde liegenden Leasingverträge als Finanzierungsleasing dem wirtschaftlichen, nicht jedoch dem zivilrechtlichen Eigentum des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zugerechnet werden. Dabei handelt es sich vor allem um technische Anlagen und Maschinen. Weitere Angaben sind unter Erläuterung 30 enthalten.

## 15. Immaterielle Vermögenswerte

Die Gliederung der immateriellen Vermögenswerte und die Veränderungen im Geschäftsjahr sind aus dem folgenden Anlagenspiegel ersichtlich.

| | Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen in Mio. EUR | Kostenbeiträge an Dritte in Mio. EUR | Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögens-werte in Mio. EUR | Summe in Mio. EUR |
|---|---|---|---|---|
| **Kumulierte Anschaffungs-, Herstellungskosten und Abschreibungen 2014** | | | | |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2014 | 127,1 | 823,0 | 16,9 | 967,0 |
| Zugänge | 3,0 | 55,0 | 26,3 | 84,3 |
| Abgänge | -5,0 | -4,8 | 0,0 | -9,8 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | 0,0 | 0,7 | 0,0 | 0,7 |
| Umbuchungen | 8,3 | 19,1 | -25,6 | 1,8 |
| kumulierte Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2014 | 133,4 | 893,0 | 17,6 | 1.044,0 |
| | | | | |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2014 | -64,9 | -400,2 | 0,0 | -465,1 |
| Abschreibungen | -11,4 | -25,5 | 0,0 | -36,9 |
| Abgänge | 4,8 | 3,4 | 0,0 | 8,2 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | 0,0 | -0,3 | 0,0 | -0,3 |
| Umbuchungen | 0,4 | 0,1 | 0,0 | 0,5 |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2014 | -71,1 | -422,5 | 0,0 | -493,6 |
| | | | | |
| **Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2014** | **62,1** | **422,8** | **16,9** | **501,9** |
| **Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2014** | **62,3** | **470,5** | **17,6** | **550,4** |
| | | | | |
| **Kostenbeiträge 2014** | | | | |
| Stand 01.01.2014 | -34,1 | -422,2 | 0,0 | -456,3 |
| Zugänge | -1,1 | -52,2 | 0,0 | -53,3 |
| Abgänge | 0,0 | 0,5 | 0,0 | 0,5 |
| Umbuchungen | 2,2 | -2,2 | 0,0 | 0,0 |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten 31.12.2014 Stand 31.12.2014 | -33,0 | -476,1 | 0,0 | -509,0 |
| | | | | |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2014 | 13,8 | 308,3 | 0,0 | 322,1 |
| Abschreibungen | 1,6 | 5,4 | 0,0 | 7,0 |
| Abgänge | 0,0 | -0,5 | 0,0 | -0,5 |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2014 | 15,4 | 313,2 | 0,0 | 328,6 |
| | | | | |
| **Kostenbeiträge per 01.01.2014** | **-20,3** | **-113,8** | **0,0** | **-134,1** |
| **Kostenbeiträge per 31.12.2014** | **-17,6** | **-162,9** | **0,0** | **-180,5** |
| | | | | |
| **Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2014** | **41,9** | **308,9** | **16,9** | **367,7** |
| **Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2014** | **44,7** | **307,6** | **17,6** | **369,9** |

| | Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen in Mio. EUR | Kostenbeiträge an Dritte in Mio. EUR | Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögens-werte in Mio. EUR | Summe in Mio. EUR |
|---|---|---|---|---|
| **Kumulierte Anschaffungs-, Herstellungskosten und Abschreibungen 2013** | | | | |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2013 | 117,9 | 798,5 | 18,0 | 934,4 |
| Zugänge | 3,1 | 6,1 | 25,8 | 35,0 |
| Abgänge | -3,5 | -0,9 | 0,0 | -4,4 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | -23,4 | -0,6 | 0,0 | -24,0 |
| Umbuchungen | 32,9 | 19,8 | -26,8 | 25,9 |
| kumulierte Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2013 | 127,1 | 823,0 | 16,9 | 967,0 |
| | | | | |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2013 | -58,2 | -376,6 | 0,0 | -434,8 |
| Abschreibungen | -10,2 | -24,8 | 0,0 | -35,0 |
| Abgänge | 3,5 | 0,6 | 0,0 | 4,1 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | 14,3 | 0,7 | 0,0 | 15,0 |
| Umbuchungen | -14,3 | 0,0 | 0,0 | -14,3 |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2013 | -64,9 | -400,2 | 0,0 | -465,1 |
| | | | | |
| **Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2013** | **59,7** | **421,8** | **18,0** | **499,5** |
| **Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2013** | **62,1** | **422,8** | **16,9** | **501,9** |
| | | | | |
| **Kostenbeiträge 2013** | | | | |
| Stand 01.01.2013 | -35,0 | -412,7 | 0,0 | -447,7 |
| Zugänge | -2,0 | -8,9 | 0,0 | -10,9 |
| Abgänge | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,1 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | 2,2 | 0,0 | 0,0 | 2,2 |
| Umbuchungen | 0,5 | -0,6 | 0,0 | -0,1 |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2013 | -34,1 | -422,2 | 0,0 | -456,3 |
| | | | | |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2013 | 14,5 | 302,7 | 0,0 | 317,2 |
| Abschreibungen | 1,7 | 5,6 | 0,0 | 7,3 |
| Abgänge | 0,0 | -0,1 | 0,0 | -0,1 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | -2,2 | 0,0 | 0,0 | -2,2 |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2013 | 13,8 | 308,3 | 0,0 | 322,1 |
| | | | | |
| **Kostenbeiträge per 01.01.2013** | **-20,5** | **-110,0** | **0,0** | **-130,5** |
| **Kostenbeiträge per 31.12.2013** | **-20,3** | **-113,8** | **0,0** | **-134,1** |
| | | | | |
| **Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2013** | **39,2** | **311,9** | **18,0** | **369,1** |
| **Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2013** | **41,9** | **308,9** | **16,9** | **367,7** |

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse für immaterielle Vermögenswerte, die anschaffungskostenmindernd dargestellt werden. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung betragen rd. 3,0 Mio. EUR (Vj: rd. 4,8 Mio. EUR), welche wie im Vorjahr zur Gänze ergebniswirksam erfasst wurden, da eine Abgrenzung zur Forschungsphase der Projekte nicht einwandfrei möglich und das Risiko der Verwertung der Entwicklungen mit Unsicherheiten behaftet war.

## 16. Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (IAS 40)

Es werden dieser Kategorie nur Immobilien zugeordnet, die nicht als Eisenbahnvermögen (§ 10a Eisenbahngesetz) qualifiziert und daher frei an Dritte vermietet werden bzw. veräußerbar sind. Im Wesentlichen werden daher Immobilien zu Vermietungszwecken sowie landwirtschaftliche Flächen unter den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ausgewiesen. Die Nutzungsdauer dieser Immobilien entspricht den Nutzungsdauern jener Immobilien, die unter den Sachanlagen ausgewiesen werden.

Es mussten keine Wertminderungen gemäß IAS 36 erfasst werden. Der Bilanzposten entwickelte sich wie folgt:

| | 2014<br>in Mio. EUR | 2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| **Anschaffungs- und Herstellungskosten** | | |
| *Stand 01.01.* | *301,3* | *274,2* |
| Zugänge | 7,5 | 11,3 |
| Abgänge | -4,6 | -2,6 |
| Umbuchungen | 0,1 | 18,4 |
| **Stand 31.12.** | **304,3** | **301,3** |
| | | |
| **Kumulierte Abschreibungen** | | |
| *Stand 01.01.* | *173,1* | *171,2* |
| Abschreibungen | 4,1 | 3,8 |
| Abgänge | -2,6 | -1,8 |
| Umbuchungen | 0,0 | -0,1 |
| **Stand 31.12.** | **174,6** | **173,1** |
| | | |
| **Nettobuchwert Stand 31.12.** | **129,7** | **128,2** |

Sämtliche vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden im Rahmen von operativen Leasingverhältnissen vermietet. Die daraus resultierenden Mieterträge beliefen sich ohne Betriebskosten auf rd. 18,7 Mio. EUR (Vj: rd. 16,7 Mio. EUR), denen direkt zurechenbare Aufwendungen (einschließlich Reparaturen und Instandhaltungen, allerdings ohne Betriebskosten) in Höhe von rd. 8,9 Mio. EUR (Vj: rd. 7,5 Mio. EUR) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen in der Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) an, denen keine Mieteinnahmen gegenüberstehen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist keine Verträge für die Instandhaltung seiner als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien eingegangen, die zu einer diesbezüglichen Verpflichtung führen.

Der beizulegende Zeitwert beträgt rd. 318,7 Mio. EUR (Vj: rd. 306,4 Mio. EUR). Der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien wurde nicht von externen Gutachtern, sondern von konzerninternen ExpertInnen der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH unter Bedachtnahme auf die vorhandenen Marktdaten auf Basis der Richtwertmieten für das jeweilige Bundesland unter Berücksichtigung von Zu- und Abschlägen in Abhängigkeit vom Zustand und Standort der Gebäudes mittels der DCF-Methode ermittelt. Aufgrund dieser Berichtigung der am Markt beobachten Inputfaktoren erfolgt die Zuordnung des beizulegenden Wertes zur Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13. Zur Ermittlung der Zeitwerte wurde in beiden Berichtsjahren ein lageabhängiger Zinssatz von 4% - 5% angewendet. Eine Änderung der Abschläge von den Richtwertmieten um +/- 10% würde zu einer Reduktion der beizulegenden Zeitwerte von rd. 18,5% (Vj: 19,6%) bzw. zu einer Erhöhung von rd. 16,1% (Vj: 16,8%) führen. Weiters ergeben sich Zugänge von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,9 Mio. EUR) aufgrund nachträglicher Anschaffungskosten.

## 17. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

Die Anteile des Konzerns an nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen umfassen Anteile an einem Gemeinschaftsunternehmen und an einem assoziierten Unternehmen.

| | Eigentumsanteil in % | |
|---|---|---|
| Name und Sitz des Gemeinschaftsunternehmens | 31.12.2014 | 31.12.2013 |
| Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen | 50,0 | 50,0 |

| | Eigentumsanteil in % | |
|---|---|---|
| Name und Sitz des assoziierten Unternehmens | 31.12.2014 | 31.12.2013 |
| Weichenwerk Wörth GmbH, A-3151 St. Georgen am Steinfeld | 30,0 | 30,0 |

Eine Zusammenfassung der Finanzinformationen für die nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG zum Bilanzstichtag beteiligt ist, wird in den folgenden Tabellen dargestellt. Die Tabelle zeigt

auch eine Überleitung der zusammengefassten Finanzinformationen auf den Buchwert des Anteils des Konzerns. Die Werte der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE sind vorläufig, berichtigt um wesentliche Unterschiede bei der Rechnungslegungsmethode. Der Bilanzstichtag der Weichenwerk Wörth GmbH ist der 31.03. Diese Gesellschaft wird auf Grundlage eines Zwischenabschlusses gem. UGB per 31.12. einbezogen.

| | Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE | | Weichenwerk Wörth GmbH | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **2014 Anteil, Name und Sitz** | 31.12.2014 in Mio. EUR | 31.12.2013 in Mio. EUR | 31.12.2014 in Mio. EUR | 31.12.2013 in Mio. EUR | |
| Umsatzerlöse | 0,0 | 0,0 | 34,7 | 32,8 | |
| planmäßige Abschreibungen | -1,0 | -1,0 | -0,7 | -0,6 | |
| Zinserträge | 0,3 | 1,5 | 0,0 | 0,0 | *) |
| Zinsaufwendungen | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | *) |
| Ertragsteueraufwand oder -ertrag | 0,0 | 0,0 | 1,0 | 1,1 | |
| Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen | 0,0 | 0,0 | 3,1 | 3,3 | |
| **Gesamtergebnis** | **0,0** | **0,0** | **3,1** | **3,3** | |
| | | | | | |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 42,3 | 33,8 | 0,0 | 0,0 | |
| sonstige kurzfristige Vermögenswerte | 17,3 | 11,1 | 12,0 | 13,5 | |
| Langfristige Vermögenswerte | 65,1 | 60,2 | 9,7 | 9,0 | |
| kurzfristige Schulden | 41,8 | 22,4 | 7,7 | 9,8 | |
| *davon kurzfristige Finanzverbindlichkeiten* | *40,1* | *21,0* | *4,5* | *6,3* | |
| Langfristige Schulden | 1,8 | 1,6 | 3,2 | 1,7 | |
| *davon langfristige Finanzverbindlichkeiten* | *0,0* | *0,0* | *3,0* | *1,4* | |
| **Nettovermögen 100%** | **81,1** | **81,1** | **10,8** | **11,0** | |
| | | | | | |
| Anteil des Konzerns am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens per 01.01. | 40,6 | 40,6 | 3,3 | 3,0 | |
| Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist | 0,0 | 0,0 | 0,9 | 1,2 | |
| vom assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden | 0,0 | 0,0 | -1,0 | -0,9 | |
| **Buchwert des Anteils am Beteiligungsunternehmen per 31.12.** | **40,6** | **40,6** | **3,2** | **3,3** | |

*) Kleinbeträge

Die Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE (fortan BBT SE) ist die einzige gemeinsame Vereinbarung des Konzerns. BBT SE ist eine eigenständige juristische Person. Der Konzern hat einen Residualanspruch am Nettovermögen, dementsprechend hat der Konzern seinen Anteil als ein Gemeinschaftsunternehmen eingestuft. Der Zweck und die Aufgabe der Gesellschaft BBT SE sind Planung und Bau des Brenner Basistunnels. Das Gesamtprojekt umfasst den Bau des Eisenbahntunnels zwischen Tulfes/Innsbruck und Franzensfeste mit den Haupt-, Erkundungs- und den Zufahrtstunneln, die Multifunktionsstellen, die technologischen Anlagen, die Betriebsleitzentrale, die erforderlichen Deponien und die Brücken und Stellen, die für die Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind, sowie die Inbetriebnahme des Tunnels. Gemäß den Bestimmungen des Staatsvertrags vom 30.04.2004 ist das Gesellschaftskapital der BBT SE zu jeweils 50% zwischen Italien und Österreich aufgeteilt. Auf österreichischer Seite sind die 50% zur Gänze im Besitz der ÖBB-Infrastruktur AG. Die 50% des italienischen Teils sind zur Gänze im Besitz der TFB Societá di Partecipazioni S.p.A. Die ÖBB-Infrastruktur-AG hat sich verpflichtet, den Bau des Brenner Basistunnels zu 50% zu finanzieren und erhält dafür vom Bund einen 100%igen Zuschuss als Kostenbeitrag. Gemäß Vereinbarungen zwischen Italien und Österreich haben sich die beiden Länder bereit erklärt, zusätzliche Beiträge im Verhältnis ihrer Anteile zu leisten, um etwaige Verluste bei Bedarf auszugleichen.

Die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE weist in ihrem vorläufigen Jahresabschluss neben den oben angeführten Werten Gesamterträge in Höhe von rd. 14,7 Mio. EUR (Vj: rd. 11,7 Mio. EUR) und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 14,9 Mio. EUR (Vj: rd. 13,2 Mio. EUR) aus. An die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE wurden rd. 50,0 Mio. EUR (Vj: rd. 4,3 Mio. EUR) als geleistete Kostenbeiträge gezahlt. Dieser Betrag wurde in beiden Berichtsjahren einerseits vom Bund in Höhe von rd. 45,9 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR) und andererseits auf Basis des Anteilskaufvertrages vom 18.04.2011 vom Land Tirol in Höhe von rd. 4,1 Mio. EUR (Vj: rd. 4,1 Mio. EUR) refundiert.

Der Bilanzstichtag der Weichenwerk Wörth GmbH ist der 31.03. Diese Gesellschaft wird auf Grundlage eines Zwischenabschlusses per 31.12. einbezogen. Die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft umfasst die Erzeugung und das Recycling von Weichen und Komponenten, von Prellböcken, Isolierstößen sowie die Logistik und den Transport der erzeugten Produkte sowie Servicetätigkeiten an Weichen.

## 18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

| 2014 | kurzfristig in Mio. EUR | langfristig in Mio. EUR | Gesamt in Mio. EUR |
|---|---|---|---|
| Beteiligungen | 0,0 | 2,6 | 2,6 |
| Finanzielle Vermögenswerte – Leasing | 44,1 | 414,7 | 458,8 |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *18,5* | *90,3* | *108,8* |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte | 22,1 | 113,2 | 135,3 |
| **Gesamt** | **66,2** | **530,5** | **596,7** |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *18,5* | *90,3* | *108,8* |

| 2013 | kurzfristig in Mio. EUR | langfristig in Mio. EUR | Gesamt in Mio. EUR |
|---|---|---|---|
| Beteiligungen | 0,0 | 3,7 | 3,7 |
| Finanzielle Vermögenswerte – Leasing | 46,0 | 472,9 | 518,9 |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *30,0* | *141,7* | *171,7* |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte | 41,2 | 50,7 | 91,9 |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *0,7* | *0,0* | *0,7* |
| **Gesamt** | **87,2** | **527,3** | **614,5** |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *30,7* | *141,7* | *172,4* |

### Beteiligungen

Für eine vollständige Übersicht über alle Beteiligungen wird auf Erläuterung 35 verwiesen. Diese Anteile werden gem. IAS 39 als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Available for sale) eingestuft, werden aber zu Anschaffungskosten abzüglich Wertminderungen bewertet, da beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich ermittelbar sind, da es sich um nicht notierte Anteile handelt.

### Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

Die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leasing betreffen über rd. 95,0 Mio. EUR (Vj: rd. 156,4 Mio. EUR) Forderungen aus Subleaseverträgen gegenüber der ÖBB-Produktion GmbH, ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG und mit rd. 350,0 Mio. EUR (Vj: rd. 347,3 Mio. EUR) Vermögenswerte aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL). Weiters sind im Ausmaß von rd. 10,5 Mio. EUR (Vj: rd. 8,9 Mio. EUR) weiterverrechnete Ansprüche gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns aus Wertberichtigungen im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen enthalten.

Die finanziellen Vermögenswerte aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen betreffen in Höhe von rd. 350,0 Mio. EUR (Vj: rd. 347,3 Mio. EUR) hauptsächlich langfristige Darlehen und Wertpapiere und dienen zur Abdeckung der künftigen Zahlungsverpflichtungen (Leasingraten und Kaufpreis). Kapitalerträge aus thesaurierenden Veranlagungen erhöhen den Posten, und die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen verringert den Posten. Diesen Vermögenswerten stehen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rd. 341,8 Mio. EUR (Vj: rd. 340,6 Mio. EUR) gegenüber. Zu finanziellen Vermögenswerten aus Leasing über rd. 255,2 Mio. EUR (Vj: rd. 308,7 Mio. EUR) gibt es Beschränkungen von Verfügungsrechten. Des weiteren wurden finanzielle Vermögenswerte von rd. 56,2 Mio. EUR (Vj: 0,0 Mio. EUR) zur Besicherung einer Leasingverbindlichkeiten verpfändet. Nähere Angaben zu den Leasing- und CBL-Geschäften sind unter Erläuterung 30.1 bzw. 30.3 enthalten.

### Übrige finanzielle Vermögenswerte

Die übrigen finanziellen Vermögenswerte betreffen 2014 im Wesentlichen Derivate im Zusammenhang mit Stromhandelsgeschäften im Ausmaß von rd. 6,3 Mio. EUR (Vj: rd. 23,3 Mio. EUR) bzw. sonstige Derivate über rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) sowie verbliebene Depots aus der Auflösung von CBL-Transaktionen über rd. 56,8 Mio. EUR (Vj: rd. 51,8 Mio. EUR).

## 19. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

Der Bilanzposten der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte stellt sich folgendermaßen dar:

| Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte | 2014 in Mio. EUR | 2013 in Mio. EUR |
|---|---|---|
| *Stand 01.01.* | *3,1* | *54,3* |
| Zugänge (einzelne Vermögenswerte) | 0,6 | 3,4 |
| Wertminderung | 0,0 | -0,3 |
| Abgänge durch Veräußerung | -3,1 | -54,3 |
| **Stand 31.12.** | **0,6** | **3,1** |
| davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen | *0,6* | 1,9 |
| davon zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten ausgewiesen | *0,0* | 1,2 |

Bei den unter diesem Bilanzposten ausgewiesenen Vermögenswerten handelt es sich im Berichtsjahr 2014 überwiegend um Immobilien, bei denen der Verkauf 2015 erfolgen wird. Die beizulegenden Zeitwerte entsprechen den vereinbarten Kaufpreisen bzw. den erwarteten Verhandlungsergebnissen mit den Vertragspartnern, womit die Zuordnung des beizulegenden Wertes zur Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 erfolgt.

Die für 2015 zu erwartenden Erlöse für zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte liegen alle über den aktuellen Buchwerten der Vermögenswerte. Im Berichtsjahr 2013 musste für Immobilien, die in den Bestand der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgebucht und zum beizulegenden Zeitwert ausgewiesen wurden, eine Wertminderung in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR erfasst werden, welche in der Position Abschreibungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen wurde. Dabei wurde auf den vereinbarten Kaufpreis laut Verkaufsverträgen oder Verhandlungsergebnissen mit den Vertragspartnern abgewertet. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat insgesamt Gewinne aus zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten in Höhe von rd. 5,9 Mio. EUR (Vj: rd. 11,8 Mio. EUR) erfasst, welche gemeinsam mit dem Ergebnis aus der Veräußerung von übrigen Anlagen in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung jener Vermögenswerte, die zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bilanziert werden.

| Entwicklung Fair Value | 2014 in Mio. EUR | 2013 in Mio. EUR |
|---|---|---|
| *Stand 01.01.* | *1,2* | *1,5* |
| Abgang | -1,2 | -1,5 |
| Zugang | 0,0 | 1,2 |
| **Stand 31.12.** | **0,0** | **1,2** |

Weder zum 31.12.2013 noch zum 31.12.2014 wurden zwischen dem Bilanzstichtag und dem Tag der Aufstellung der Jahresabschlüsse weitere Vermögenswerte als zur Veräußerung bestimmt vorgesehen.

## 20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

| 31.12.2014 | kurzfristig in Mio. EUR | langfristig in Mio. EUR | Gesamt in Mio. EUR |
|---|---|---|---|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 178,0 | 0,0 | 178,0 |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *108,8* | *0,0* | *108,8* |
| *davon Fertigungsaufträge* | *5,4* | *0,0* | *5,4* |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 244,0 | 165,6 | 409,6 |
| **Gesamt** | **422,0** | **165,6** | **587,6** |

| 31.12.2013 | kurzfristig in Mio. EUR | langfristig in Mio. EUR | Gesamt in Mio. EUR |
|---|---|---|---|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 152,0 | 0,0 | 152,0 |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | 78,3 | 0,0 | 78,3 |
| *davon Fertigungsaufträge* | *6,8* | *0,0* | *6,8* |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 250,0 | 163,5 | 413,5 |
| **Gesamt** | **402,0** | **163,5** | **565,5** |

Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen (soweit es sich um Finanzinstrumente handelt) entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd dem beizulegenden Zeitwert. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 0,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2,7 Mio. EUR) Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr enthalten.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Fertigungsaufträge im Zusammenhang mit Leistungen für Dritte erfasst, bei denen die Leistungserstellung noch nicht abgeschlossen ist.

Bei den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten handelt es sich vor allem um vorausbezahlte Haftungsentgelte von rd. 182,0 Mio. EUR (Vj: rd. 178,5 Mio. EUR) und die im Dezember ausbezahlten Gehälter für Jänner in der Höhe von rd. 30,2 Mio. EUR (Vj: rd. 29,9 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen entwickelten sich wie folgt:

| | Forderungen aus Lieferung u. Leistungen | | Sonstige Forderungen | |
|---|---|---|---|---|
| | 2014 | 2013 | 2014 | 2013 |
| | in Mio. EUR | in Mio. EUR | in Mio. EUR | in Mio. EUR |
| *Stand zum 01.01.* | *11,0* | *8,8* | *0,0* | *0,0* |
| Verbrauch | -1,6 | -0,6 | 0,0 | 0,0 |
| Auflösung | -2,5 | -1,3 | 0,0 | 0,0 |
| Neubildung | 6,4 | 4,1 | 0,0 | 0,0 |
| **Stand zum 31.12.** | **13,3** | **11,0** | **0,0** | **0,0** |

Die überfälligen bzw. wertberichtigten nicht überfälligen Forderungen stellen sich wie folgt dar:

| **31.12.2014 Analyse der überfälligen/ wertberichtigten Forderungen** | Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtig.) in Mio. EUR | davon nicht einzelwert-berichtigt in Mio. EUR | davon einzelwert-berichtigt (brutto) in Mio. EUR | Wert-berichtigung in Mio. EUR | davon Einzelwert-berichtigung in Mio. EUR | davon pauschale Einzelwert-berichtigung in Mio. EUR | Netto-Buchwert in Mio. EUR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Forderung noch nicht überfällig aber wertberichtigt | 0,8 | 0,0 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,0 | 0,0 |
| bis 90 Tage überfällig | 8,7 | 1,9 | 6,8 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 8,6 |
| 90 bis 180 Tage überfällig | 0,3 | 0,0 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,0 | 0,1 |
| 180 bis 360 Tage überfällig | 1,4 | 0,0 | 1,4 | 1,2 | 1,2 | 0,0 | 0,2 |
| über 360 Tage überfällig | 15,2 | 0,3 | 14,9 | 11,0 | 10,8 | 0,2 | 4,2 |
| **Gesamtexposure** | **26,4** | **2,2** | **24,2** | **13,3** | **13,1** | **0,2** | **13,1** |

| **31.12.2013 Analyse der überfälligen/ wertberichtigten Forderungen** | Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtig.) in Mio. EUR | davon nicht einzelwert-berichtigt in Mio. EUR | davon einzelwert-berichtigt (brutto) in Mio. EUR | Wert-berichtigung in Mio. EUR | davon Einzelwert-berichtigung in Mio. EUR | davon pauschale Einzelwert-berichtigung in Mio. EUR | Netto-Buchwert in Mio. EUR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Forderung noch nicht überfällig aber wertberichtigt | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| bis 90 Tage überfällig | 7,0 | 0,6 | 6,4 | 0,2 | 0,2 | 0,0 | 6,8 |
| 90 bis 180 Tage überfällig | 5,2 | 0,0 | 5,2 | 2,9 | 2,9 | 0,0 | 2,3 |
| 180 bis 360 Tage überfällig | 2,2 | 0,2 | 2,0 | 1,4 | 1,4 | 0,0 | 0,8 |
| über 360 Tage überfällig | 15,5 | 0,5 | 15,0 | 6,4 | 6,3 | 0,1 | 9,1 |
| **Gesamtexposure** | **30,0** | **1,3** | **28,7** | **11,0** | **10,9** | **0,1** | **19,0** |

Aufgrund von Erfahrungswerten ist das Management des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns der Ansicht, dass neben den oben angeführten Wertberichtigungen keine weiteren notwendig sind, auch wenn die Forderungen mehr als 30 Tage überfällig sind.

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29.1.c enthalten.

## 21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

| | 31.12.2014<br>in Mio. EUR | 31.12.2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Vorräte | 76,8 | 95,1 |
| abzüglich Wertberichtigungen | -2,5 | -2,1 |
| **Gesamt** | **74,3** | **93,0** |
| *davon bewertet zu Anschaffungskosten* | *36,5* | *74,4* |
| *davon bewertet mit dem Nettoveräußerungswert* | *37,8* | *18,6* |

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen sind aus Erläuterung 7 ersichtlich. Wertaufholungen von in der Vergangenheit auf Vorräte vorgenommenen Wertberichtigungen fanden in der Berichtsperiode nicht statt. Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, welche betrieblich nicht mehr genutzt und für den späteren Verkauf entwickelt werden. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienten. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie z.B. die Flächen des ehemaligen Südbahnhofes und des Frachtenbahnhofes Wien Nord, die in großem Umfang entwickelt werden.

Die Wertminderungen des Berichtsjahres 2014 betragen rd. 1,9 Mio. EUR (Vj: rd. 0,8 Mio. EUR).

## 22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

| | 31.12.2014<br>in Mio. EUR | 31.12.2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Kassenbestand und Schecks | 0,1 | 0,1 |
| Guthaben bei Kreditinstituten | 6,3 | 8,5 |
| Kontokorrentkonto ÖBB-Finanzierungsservice GmbH (Konzernclearing) | 224,5 | 19,4 |
| **Gesamt** | **230,9** | **28,0** |

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten, der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH sowie Kassenbestände, die alle kurzfristig (Fristigkeit unter 3 Monaten) sind. Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Der Finanzmittelfonds gem. Geldflussrechnung setzt sich aus den oben angeführten liquiden Mitteln und den Verbindlichkeiten einzelner Konzerngesellschaften gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH in Höhe von rd. 17,6 Mio. EUR (Vj: rd. 63,0 Mio. EUR) aus dem Konzernclearing zusammen.

## 23. Grundkapital

Das Grundkapital der ÖBB-Infrastruktur AG beträgt unverändert 500,0 Mio. EUR. Das Grundkapital ist in 100.000 Namensaktien unterteilt. Sämtliche Anteile werden von der ÖBB-Holding AG gehalten.

## 24. Rücklagen

Die Cash-Flow-Hedge- und die Available-for-Sale-Rücklage entwickeln sich wie folgt:

| | **Available-for-Sale-Rücklage** | | **Cash-Flow-Hedge-Rücklage** | |
|---|---|---|---|---|
| | Entwicklung Buchwert<br>in Mio. EUR | darin enthaltene Ertragsteuern<br>in Mio. EUR | Entwicklung Buchwert<br>in Mio. EUR | darin enthaltene Ertragsteuern<br>in Mio. EUR |
| *Stand zum 01.01.2013* | *16,5* | *0,0* | *-20,9* | *3,1* |
| Änderung der beizulegenden Zeitwerte | -3,3 | 0,0 | -17,2 | 3,6 |
| Realisierung von Gewinnen und Verlusten | -4,2 | 0,0 | 21,0 | -2,1 |
| **Stand zum 31.12.2013** | **9,0** | **0,0** | **-17,1** | **4,6** |
| Änderung der beizulegenden Zeitwerte | 1,7 | 0,0 | -9,9 | 1,7 |
| Realisierung von Gewinnen und Verlusten | 0,0 | 0,0 | 9,1 | -3,3 |
| **Stand zum 31.12.2014** | **10,7** | **0,0** | **-17,9** | **3,0** |

Weitere Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich in der Aufstellung der Veränderungen des Eigenkapitals.



## 25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

| 2014 | < 1 Jahr in Mio. EUR | 1 - 5 Jahre in Mio. EUR | > 5 Jahre in Mio. EUR | Gesamt in Mio. EUR |
|---|---|---|---|---|
| Anleihen | 180,6 | 3.287,9 | 11.739,7 | 15.208,2 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 11,0 | 84,3 | 2.580,6 | 2.675,9 |
| Finanzverbindlichkeiten Leasing | 41,8 | 205,1 | 190,3 | 437,2 |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *16,0* | *57,6* | *21,4* | *95,0* |
| Übrige Finanzverbindlichkeiten | 290,0 | 91,4 | 171,2 | 552,6 |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *19,8* | *1,9* | *0,0* | *21,7* |
| **Gesamt** | **523,4** | **3.668,7** | **14.681,8** | **18.873,9** |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *35,8* | *59,5* | *21,4* | *116,7* |

| 2013 | < 1 Jahr in Mio. EUR | 1 - 5 Jahre in Mio. EUR | > 5 Jahre in Mio. EUR | Gesamt in Mio. EUR |
|---|---|---|---|---|
| Anleihen | 703,6 | 1.934,6 | 11.738,2 | 14.376,4 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 10,5 | 32,8 | 1.988,0 | 2.031,3 |
| Finanzverbindlichkeiten Leasing | 43,7 | 214,6 | 239,3 | 497,6 |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *27,5* | *84,6* | *44,2* | *156,3* |
| Übrige Finanzverbindlichkeiten | 542,2 | 96,2 | 160,5 | 798,9 |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *65,2* | *3,8* | *0,0* | *69,0* |
| **Gesamt** | **1.300,0** | **2.278,2** | **14.126,0** | **17.704,2** |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *92,7* | *88,4* | *44,2* | *225,3* |

Der Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten mit einer Fälligkeit von mehr als fünf Jahren betrifft vor allem Anleihen, Darlehensaufnahmen bei Kreditinstituten, Subleaseverbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Cross-Border-Lease-Verträgen und Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen rd. 2.562,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1.966,7 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB).

## Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen in Höhe von rd. 15.206,0 Mio. EUR (Vj: rd. 14.370,9 Mio. EUR). Weiters sind Verbindlichkeiten bei der EUROFIMA in Höhe von rd. 179,8 Mio. EUR (Vj: rd. 367,6 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

## Emittierte Anleihen

Die Anleihen gliedern sich wie folgt:

| Nominal | Währung | Laufzeit | | ISIN | Zinssatz |
|---|---|---|---|---|---|
| 1.350.000,00 | EUR | 2003 - 2015 | | AT0000171723 | EIB Poolrate |
| 500.000,00 | EUR | 2003 - 2015 | | AT0000171731 | EIB Poolrate |
| 1.000.000.000,00 | EUR | 2005 - 2020 | | XS0232778083 | 3,5000% |
| 300.000.000,00 | EUR | 2010 - 2020 | 5) | XS0232778083 | 3,5000% |
| 100.000.000,00 | EUR | 2006 - 2036 | 2) | XS0243862876 | 3,4200% |
| 100.000.000,00 | EUR | 2006 - 2036 | 2) | XS0244522396 | 3,4800% |
| 100.000.000,00 | EUR | 2006 - 2036 | 2) | XS0252697130 | 3) |
| 50.000.000,00 | EUR | 2006 - 2036 | 2) | XS0252721450 | 3) |
| 1.000.000.000,00 | EUR | 2006 - 2016 | | XS0271660242 | 3,8750% |
| 100.000.000,00 | EUR | 2006 - 2036 | 1) | XS0275973278 | 3,4900% |
| 80.000.000,00 | EUR | 2006 - 2036 | 1) | XS0275974599 | 3,4900% |
| 1.300.000.000,00 | EUR | 2007 - 2022 | | XS0307792159 | 4,8750% |
| 200.000.000,00 | EUR | 2008 - 2022 | 5) | XS0307792159 | 4,8750% |
| 100.000.000,00 | EUR | 2007 - 2037 | 4) | XS0321318163 | 4,1715% |
| 100.000.000,00 | EUR | 2007 - 2037 | 4) | XS0324893626 | 4,3975% |
| 50.000.000,00 | EUR | 2007 - 2037 | 4) | XS0324895670 | 4,3975% |
| 100.000.000,00 | EUR | 2007 - 2037 | 4) | XS0328866982 | 4,2270% |
| 50.000.000,00 | EUR | 2007 - 2037 | 4) | XS0331427905 | 4,1950% |
| 50.000.000,00 | EUR | 2007 - 2037 | | XS0336043517 | 3,9900% |
| 1.250.000.000,00 | EUR | 2009 - 2019 | | XS0436314545 | 4,5000% |
| 100.000.000,00 | EUR | 2010 - 2019 | 5) | XS0436314545 | 4,5000% |
| 50.000.000,00 | EUR | 2011 - 2019 | 5) | XS0436314545 | 4,5000% |
| 100.000.000,00 | EUR | 2009 - 2019 | | XS0463371236 | 3MoEURIBOR +0,46% |
| 40.000.000,00 | EUR | 2009 - 2019 | | XS0475835863 | 3,7500% |
| 50.000.000,00 | EUR | 2010 - 2030 | | XS0497430172 | 4,2100% |
| 70.000.000,00 | EUR | 2010 - 2030 | | XS0503724642 | 4,2000% |
| 100.000.000,00 | EUR | 2010 - 2030 | | XS0512125849 | 3,9000% |
| 1.500.000.000,00 | EUR | 2010 - 2025 | | XS0520578096 | 3,8750% |
| 1.000.000.000,00 | EUR | 2011 - 2021 | | XS0648186517 | 3,6250% |
| 50.000.000,00 | EUR | 2011 - 2021 | 5) | XS0648186517 | 3,6250% |
| 1.000.000.000,00 | EUR | 2011 - 2026 | | XS0691970601 | 3,5000% |
| 200.000.000,00 | EUR | 2011 - 2031 | | XS0717614951 | 4,0000% |
| 1.350.000.000,00 | EUR | 2012 - 2032 | | XS0782697071 | 3,3750% |
| 1.000.000.000,00 | EUR | 2013 - 2023 | | XS0949964810 | 2,2500% |
| 75.000.000,00 | EUR | 2013 - 2033 | | XS0954197470 | 2,1250% |
| 1.000.000.000,00 | EUR | 2013 - 2033 | | XS0984087204 | 3,0000% |
| 1.000.000.000,00 | EUR | 2014 - 2024 | | XS1138366445 | 1,0000% |
| 500.000.000,00 | EUR | 2014 - 2029 | | XS1071747023 | 2,2500% |

1) Vorzeitiges Kündigungsrecht durch Investor in 2015, 2) Vorzeitiges Kündigungsrecht durch Investor in 2016, 3) 3,409% solange die 1 Year EURIBOR Swap Rate < 5%, sonst 1 Year EURIBOR Swap Rate -0,2%, 4) Vorzeitiges Kündigungsrecht durch Investor in 2017, 5) Aufstockung

Im Jahr 2005 hat die ÖBB-Infrastruktur AG ein Euro Medium Term Note („EMTN") Programm aufgelegt. Die Zahlungen hinsichtlich der unter diesem Rahmenvertrag ausgegebenen Anleihen sind von der Republik Österreich unbedingt und unwiderruflich garantiert. Alle Anleihen seit 2005 wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen dieses Programms begeben.

Zum 31.12.2014 hat die Gesellschaft sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

## Finanzverbindlichkeiten Leasing

Die Verbindlichkeiten aus Leasing gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH und betreffen die Finanzierung des Sublease-Geschäftes mit der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH, der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG. Diesen Verbindlichkeiten stehen Finanzforderungen gegenüber den drei vorhin genannten verbundenen Unternehmen gegenüber. Die Verbindlichkeiten aus Leasing gegenüber sonstigen Unternehmen resultieren insbesondere aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen und betragen zum Stichtag rd. 341,8 Mio. EUR (Vj: rd. 340,6 Mio. EUR).

Finanzielle Vermögenswerte in Höhe von rd. 311,4 Mio. EUR (Vj: rd. 308,7 Mio. EUR) sind zur Bedeckung der Verbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen verpfändet. Hinsichtlich dinglich bestellter Sicherheiten wird auf Erläuterung 14 verwiesen.

## Übrige Finanzverbindlichkeiten

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH und betreffen im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der laufenden Finanzierung im Ausmaß von rd. 17,6 Mio. EUR (Vj: rd. 63,0 Mio. EUR).

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber sonstigen Unternehmen bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in der Höhe von rd. 179,9 Mio. EUR (Vj: rd. 367,6 Mio. EUR), aus Zinsabgrenzungen in Höhe von rd. 231,4 Mio. EUR (Vj: rd. 224,6 Mio. EUR) sowie aus Passivposten zu derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von rd. 45,0 Mio. EUR (Vj: rd. 67,6 Mio. EUR). Von den derivativen Finanzinstrumenten betreffen Derivate mit einem Buchwert von rd. 18,6 Mio. EUR (Vj: rd. 21,9 Mio. EUR) Hedging-Instrumente.

Weiters sind in den übrigen sonstigen Finanzverbindlichkeiten die Rückzahlungsbeträge aus den Vorfinanzierungen von Bauprojekten in Höhe von rd. 17,8 Mio. EUR (Vj: rd. 18,4 Mio. EUR) enthalten.

Angaben zu den Leasingtransaktionen sind in Erläuterung 30, Angaben gem. IFRS 7 sind in Erläuterung 29 ersichtlich.

# 26. Rückstellungen

Bei der Ermittlung der Rückstellungen wurde beurteilt, ob eine Inanspruchnahme durch den ÖBB-Infrastruktur-Konzern wahrscheinlich ist und ob die voraussichtliche Höhe der Rückstellung zuverlässig geschätzt werden kann. Die Rückstellung wird in der Höhe der wahrscheinlichen Inanspruchnahme angesetzt. Bei gleich wahrscheinlichen Szenarien wird der aufgrund der Wahrscheinlichkeiten ermittelte Erwartungswert rückgestellt.

## 26.1. Personalrückstellungen

| | 31.12.2014<br>in Mio. EUR | 31.12.2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| gesetzliche Abfertigungen | 24,2 | 18,9 |
| Pensionen | 1,0 | 1,0 |
| Jubiläumsgelder | 118,2 | 108,8 |
| Vorrückungsstichtag | 59,0 | 0,0 |
| **Gesamt** | **202,4** | **128,7** |

Bis auf die versicherungsmathematischen Ergebnisse aus der Rückstellung für gesetzliche Abfertigungen und Pensionen werden sämtliche erfolgswirksamen Veränderungen der Personalrückstellungen im Personalaufwand ausgewiesen.

### Versicherungsmathematische Annahmen

Die folgende Tabelle zeigt die bei der Bewertung von Verpflichtungen aus Jubiläumsgeldzuwendungen, Abfertigungen und Pensionen verwendeten Annahmen:

| | 31.12.2014 | 31.12.2013 |
|---|---|---|
| Abzinsungsfaktor Abfertigung und Pension | 2,10% | 3,30% |
| Abzinsungsfaktor Jubiläum | 1,70% | 3,30% |
| Gehaltssteigerungen | 3,90% | 4,20% |
| Fluktuationsrate Abfertigung | 0,0 - 0,59% | 0,0 - 1,42% |
| Fluktuationsrate Jubiläum Mitarbeiter mit Definitivstellung | 0,0 - 3,34% | 0,0 - 3,47% |
| Fluktuationsrate Jubiläum übrige Angestellte | 0,0 - 8,18% | 0,0 - 9,21% |

### Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen bzw. vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener DienstnehmerInnen, welche nicht MitarbeiterInnen mit Definitivstellung sind, wurde eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung erfolgte versicherungsmathematisch nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode), welches für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Die Berechnung erfolgte nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2008-P von Pagler & Pagler.

Verpflichtungen aus Abfertigungen für MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, werden wie nachfolgend beschrieben durch leistungsorientierte Pläne abgedeckt. Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, einem beitragsorientierten Versorgungsplan. In diesem Zusammenhang hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern in den Jahren 2014 und 2013 rd. 2,2 Mio. EUR und rd. 1,8 Mio. EUR in den beitragsorientierten Versorgungsplan (VBV Vorsorgekasse AG bzw. APK-PENSIONSKASSE AG) eingezahlt.

Bei Pensionsantritt erhalten berechtigte MitarbeiterInnen eine Abfertigung, die – abhängig von ihrer Dienstzeit – ein Mehrfaches ihres monatlichen Entgelts, maximal aber zwölf Monatsentgelte, beträgt. Bei Beendigung des Dienstverhältnisses werden maximal drei Monatsentgelte sofort, darüber hinausgehende Beträge verteilt über einen Zeitraum von höchstens zehn Monaten ausgezahlt. Im Falle des Todes haben die Erben der berechtigten MitarbeiterInnen Anspruch auf 50% der Abfertigung.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Nettoabfertigungsaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Abfertigungsrückstellungen in den beiden Berichtsjahren:

| | 2014<br>in Mio. EUR | 2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| *Barwert der Verpflichtung zum 01.01.* | *18,9* | *17,4* |
| Dienstzeitaufwand | 1,4 | 0,9 |
| Zinsaufwand | 0,6 | 0,5 |
| Im Periodenergebnis erfasst | 2,0 | 1,4 |
| | | |
| versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen demografischer Annahmen | 0,6 | -0,4 |
| versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen | 3,2 | 1,3 |
| erfahrungsbedingte Anpassungen | -0,1 | -0,1 |
| Im sonstigen Ergebnis erfasst | 3,7 | 0,9 |
| | | |
| Abfertigungszahlungen | -0,5 | -1,0 |
| Unternehmensverkäufe und -erwerbe sowie Übertritte im Konzern | 0,1 | 0,2 |
| **Barwert der Verpflichtung zum 31.12.** | **24,2** | **18,9** |

Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 0,5 Mio. EUR werden in 2015, in Höhe von rd. 2,7 Mio. in 2016 – 2019 und in Höhe von rd. 21,0 Mio. EUR nach 2019 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 17,0 (Vj: 16,3) Jahre.

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Abfertigungsverpflichtungen wurde die Auswirkung resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Annahmen auf die Verpflichtungen dargestellt. Es wurde jeweils ein wesentlicher Einflussfaktor verändert, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher unwahrscheinlich, dass diese Einflussgrößen nicht korrelieren. Die Ermittlung der geänderten Verpflichtung erfolgt analog zur Ermittlung der tatsächlichen Verpflichtung nach der Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode) gemäß IAS 19. Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

| Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Abfertigungen | Veränderung der Annahme | Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO | | Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO | |
|---|---|---|---|---|---|
| | in % | 2014 in Mio. EUR | 2013 in Mio. EUR | 2014 in Mio. EUR | 2013 in Mio. EUR |
| Zinssatz | +/-0,5 | -2,2 | -1,4 | 1,8 | 1,6 |
| Bezugserhöhung | +/-0,5 | 1,7 | 1,6 | -2,2 | -1,4 |

## Jubiläumsgelder

MitarbeiterInnen mit Definitivstellung und bestimmte Angestellte (im Folgenden „MitarbeiterInnen“) haben einen Anspruch auf Jubiläumsgelder. Gemäß den gesetzlichen und vertraglichen Bestimmungen erhalten die Berechtigten nach 25 Dienstjahren zwei Monatsgehälter und nach 40 Dienstjahren vier Monatsgehälter. MitarbeiterInnen, die zum Zeitpunkt des Pensionsantritts mindestens 35 Dienstjahre geleistet haben, wird ebenfalls ein Jubiläumsgeld von vier Monatsgehältern ausgezahlt.

Die Berechnung der Rückstellung erfolgte versicherungsmathematisch nach der Projected Unit Credit (PUC-Methode), welche für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Die Berechnung erfolgte nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2008-P von Pagler & Pagler. Die Rückstellung wird über die Dienstzeit unter Anwendung eines Fluktuationsabschlags für MitarbeiterInnen, die vorzeitig aus dem Dienstverhältnis ausscheiden, gebildet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Periode, in der sie anfallen, ergebniswirksam erfasst.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Nettojubiläumsgeldaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Jubiläumsrückstellungen in den beiden Berichtsjahren:

| | 2014<br>in Mio. EUR | 2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Barwert der Verpflichtung zum 01.01. | 108,8 | 100,9 |
| Dienstzeitaufwand | 4,5 | 4,1 |
| Zinsaufwand | 3,5 | 3,3 |
| Jubiläumsgeldzahlungen | -9,6 | -7,0 |
| Unternehmensverkäufe und -käufe sowie Übertritte im Konzern | 1,1 | 1,2 |
| Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) | 9,5 | 6,3 |
| erfahrungsbedingte Anpassungen | 0,4 | 0,0 |
| **Barwert der Verpflichtung zum 31.12.** | **118,2** | **108,8** |

Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 8,5 (Vj: 8,3) Jahre.

| Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Jubiläumsgelder | Veränderung der Annahme | Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO | | Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO | |
|---|---|---|---|---|---|
| | in % | 2014 in Mio. EUR | 2013 in Mio. EUR | 2014 in Mio. EUR | 2013 in Mio. EUR |
| Zinssatz | +/-0,5 | -4,8 | -4,2 | 5,1 | 4,5 |
| Bezugserhöhung | +/-0,5 | 5,0 | 4,5 | -4,7 | -4,2 |

## Pensionen

### Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger und für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau bzw. aufgrund § 52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive MitarbeiterInnen mit Definitivstellung an die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau zu leisten. Zusätzlich bietet die Gesellschaft allen Angestellten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge der Gesellschaft berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2% nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich in den Jahren 2014 und 2013 auf rd. 8,5 Mio. EUR und rd. 8,4 Mio. EUR.

### Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für einen ehemaligen Vorstand besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seit 2010 Zahlungen nach einem leistungsorientierten Pensionsplan leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht Pensionszahlungen vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts betragen. Die Pension beläuft sich auf höchstens 13,2% des Letztbezugs, einschließlich der staatlichen Altersversorgung. Die Bewertung erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Annahme eines Abzinsungsfaktors von 2,1% und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.

## Rückstellung für Neuberechnung des Vorrückungsstichtags für ÖBB-Angestellte, die den Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) unterliegen

Im Entlohnungssystem der AVB wurden bis 2010 bei der Ermittlung des für die Vorrückung maßgeblichen Stichtags lediglich Vordienstzeiten berücksichtigt, soweit sie nach dem 18. Lebensjahr lagen. Da diese Regelung unionsrechtswidrig war, erfolgte mit BGBl. I Nr. 129/2011vom 27.12.2011 rückwirkend mit 01.01.2004 eine diskriminierungsfreie Neuregelung in § 53a BBG. Damit werden nunmehr auch vor dem 18. Lebensjahr liegende Zeiten berücksichtigt, gleichzeitig wurde jedoch der erforderliche Vorrückungszeitraum in den ersten drei Gehaltsstufen um jeweils ein Jahr verlängert, wodurch die zusätzliche Anrechnung kostenneutral wurde.

Der Oberste Gerichtshof hat die Klage eines betroffenen ÖBB-Angestellten dem Europäischen Gerichtshof vorgelegt, um die Unionsrechtskonformität der Neuregelung zu prüfen. Mit Urteil des EuGH vom 28.01.2015 (C417/13) wurde die Verlängerung der Vorrückungszeiträume um drei Jahre in § 53a BBG als unvereinbar mit EU-Recht erklärt. Es ist anzunehmen, dass der OGH im Anlassfall gleichlautend entscheidet, womit der ÖBB-Konzern verpflichtet wäre, den Vorrückungsstichtag unter Anrechnung der Zeiten vor dem 18. Lebensjahr, jedoch ohne Verlängerung der Vorrückungszeiträume neu zu berechnen und die sich daraus ergebenden Gehaltsdifferenzen zu bezahlen. Für Risiken in diesem Zusammenhang wurden 2014 Vorsorgen in Höhe von insgesamt rd. 59,0 Mio. EUR gebildet.

## 26.2. Sonstige Rückstellungen

| | Stand zum 01.01.2014 in Mio. EUR | Verbrauch in Mio. EUR | Veränderung Kons.kreis in Mio. EUR | Auflösung in Mio. EUR | Umbuch-ungen in Mio. EUR | Zinseffekte in Mio. EUR | Zuführung in Mio. EUR | Stand zum 31.12.2014 in Mio. EUR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Stilllegungskosten | 103,9 | | | -10,9 | | 0,8 | 5,6 | 99,4 |
| Umweltschutzmaßnahmen | 23,6 | -0,5 | | | | | 10,7 | 33,8 |
| Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen | 15,0 | -1,4 | | -0,7 | | 0,2 | 7,0 | 20,1 |
| Rechtsstreitigkeiten | 11,3 | -3,3 | | -2,9 | | | 8,0 | 13,1 |
| Steuern und Abgaben | 13,8 | -6,2 | 0,9 | | 0,2 | | | 8,7 |
| Haftpflichtrenten | 4,3 | | | -0,9 | | 0,1 | 0,4 | 3,9 |
| Übrige sonstige | 17,5 | -1,6 | -0,1 | -0,5 | | 0,1 | 12,0 | 27,4 |
| **Summe sonstige Rückstellungen** | **189,4** | **-13,0** | **0,8** | **-15,9** | **0,2** | **1,2** | **43,7** | **206,4** |
| *davon langfristig* | *136,2* | | | | | | | *137,1* |

Die Rückstellung für Stilllegungskosten betrifft künftige Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Abbruch und dem Abräumen von Vermögenswerten und die Wiederherstellung von Standorten. Dabei handelt es sich um bereits stillgelegte oder in naher Zukunft stillzulegende Bahnstrecken. Dieser Posten wurde nur für jene Strecken gebildet, von denen mit einer ausreichenden Sicherheit ausgegangen werden kann, dass diese stillgelegt werden. Im Berichtsjahr wurden auf Grund von Kosten- und Zinssatzanpassungen Rückstellungen in Höhe von rd. 5,6 Mio. EUR (Vj: rd. 6,6 Mio. EUR) gebildet.

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft erwartete Sanierungsmaßnahmen für Bodenkontaminierungen. Die Rückstellung wurde aufgrund der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften mit den wahrscheinlich zu erwartenden Aufwendungen erfasst. Für Umweltschutzmaßnahmen bestehen Erstattungsansprüche in Höhe von rd. 9,3 Mio. EUR, welche unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen werden.

Die Rückstellung für Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen beinhaltet Freimachungskosten im Zusammenhang mit Immobilienverkäufen. Die Zuweisung von Rückstellungen betrifft Verpflichtungen aus im Jahr 2014 stattgefundenen Grundtransaktionen.

Bedingt durch die Teilung des Unternehmens ÖBB in neun selbstständige Gesellschaften unter dem Dach der ÖBB-Holding AG im Rahmen des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 entstanden rechtlich eigenständige Gesellschaften, die vom zuständigen Finanzamt nicht mehr als Beförderungsunternehmen im Sinne des § 3 EStG anerkannt werden. Für die betroffenen Gesellschaften (d.s. alle Konzerngesellschaften mit Ausnahme der ÖBB-Personenverkehr AG und der ÖBB-Produktion GmbH) gilt die begünstigte Beförderung der eigenen ArbeitnehmerInnen als steuer- und sozialversicherungspflichtiger Vorteil aus dem Dienstverhältnis, weshalb eine Rückstellung für die daraus resultierenden Steuern und Abgaben (außertarifarische Fahrbegünstigung) gebildet wurde.

Die Rückstellung für Rechtsstreitigkeiten wurde für alle im Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren prozessualen Risiken nach unternehmerischer Beurteilung gebildet. Die Rückstellung setzt sich aus einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten zusammen, die sich aus der Tätigkeit des Unternehmens ergeben.

Die Verpflichtungen aus Haftpflichtrenten werden auf Basis von Sterbetafeln errechnet und mit einem Diskontierungszinssatz von 0,9% (Vj: 1,7%) abgezinst.

In den übrigen sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen wahrscheinliche Rückforderungen an Infrastrukturbenützungsentgelt im Hinblick auf aktuelle höchstgerichtliche Entscheidungen sowie Aufwendungen für geotechnische Analysen im Zusammenhang mit entstandenen Schäden an Bahndämmen enthalten.

### Erwarteter Zahlungszeitpunkt für die Rückstellungen:

Langfristige Rückstellungen wurden mit Zinssätzen von 0,1% - 1,8% (Vj: 0,4% - 2,7%) abgezinst. Anpassungen aufgrund Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an. Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 137,1 Mio. EUR (Vj: rd. 136,2 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2015. Bei den als kurzfristig eingestuften Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2015 zu einem Mittelabfluss kommt, wobei überwiegend die Rückstellungen für a.t. Fahrbegünstigung, die in den Rückstellungen für Steuern und Abgaben ausgewiesen wird, Rechtsstreitigkeiten sowie Teile der Rückstellungen für Umweltschutzmaßnahmen, Freimachungskosten und ähnliche Verpflichtungen als kurzfristig eingestuft wurden. Sofern Unsicherheiten über die Fälligkeit bestehen, wurden die betroffenen Rückstellungen überwiegend als kurzfristig eingestuft (betrifft im Wesentlichen die übrigen sonstigen Rückstellungen).

## 27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

| 2014 | kurzfristig in Mio. EUR | langfristig in Mio. EUR | Gesamt in Mio. EUR |
|---|---|---|---|
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 525,6 | 0,0 | 525,6 |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *42,6* | *0,0* | *42,6* |
| *davon gegenüber Dritten* | *483,0* | *0,0* | *483,0* |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 280,9 | 50,6 | 331,5 |
| *davon aus Steuern* | *23,9* | *0,0* | *23,9* |
| *davon im Rahmen der sozialen Sicherheit* | *11,3* | *0,0* | *11,3* |
| *davon Abgrenzungen Personal* | *56,0* | *0,0* | *56,0* |
| *davon übrige sonstige Abgrenzungen* | *11,9* | *50,6* | *62,5* |
| **Gesamt** | **809,4** | **50,6** | **860,0** |

| 2013 | kurzfristig in Mio. EUR | langfristig in Mio. EUR | Gesamt in Mio. EUR |
|---|---|---|---|
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 592,6 | 0,0 | 592,6 |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *44,0* | *0,0* | *44,0* |
| *davon gegenüber Dritten* | *548,6* | *0,0* | *548,6* |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 264,6 | 80,2 | 344,8 |
| *davon aus Steuern* | *25,0* | *0,0* | *25,0* |
| *davon im Rahmen der sozialen Sicherheit* | *8,4* | *0,0* | *8,4* |
| *davon Abgrenzungen Personal* | *95,5* | *0,0* | *95,5* |
| *davon übrige sonstige Abgrenzungen* | *17,6* | *55,2* | *72,8* |
| **Gesamt** | **857,2** | **80,2** | **937,4** |

In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 8,8 Mio. EUR (Vj: rd. 5,1 Mio. EUR) Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr enthalten. In den sonstigen Verbindlichkeiten ist die Verpflichtung gegenüber dem Bundesministerium für Finanzen im Zusammenhang mit der Nachzahlung von Selbstbehalten aus dem Pflegegeld für die Jahre 1993 bis 2009 in Höhe von rd. 22,0 Mio. EUR (Vj: rd. 43,1 Mio. EUR) enthalten. Weiters wird hier per 31.12.2013 die Verpflichtung zur Zahlung eines Kostenbeitrages aus dem Verkauf von Strecken an das Land Niederösterreich in Höhe von rd. rd. 12,5 Mio. EUR ausgewiesen, welche im Jahr 2014 erfüllt wurde.

In den Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten Überstunden und nicht konsumierte Urlaube in Höhe von rd. 48,4 Mio. EUR (Vj: rd. 45,6 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die übrigen sonstigen Abgrenzungen setzen sich im Wesentlichen aus dem abgegrenzten Nettobarwertvorteil aus den CBL-Transaktionen in der Höhe von rd. 2,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2,8 Mio. EUR), aus abzugrenzenden Erträgen aus Baurechtsverträgen über rd. 50,3 Mio. EUR (Vj: rd. 55,1 Mio. EUR) und aus Miet- und Pachtaufwendungen in der Höhe von rd. 1,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1,7 Mio. EUR) zusammen.

## 28. Sonstige Haftungen und Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

| | 2014<br>in Mio. EUR | 2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Haftungen aus Leasingverhältnissen | 397,6 | 469,8 |
| Sonstige Eventualschulden | 4,9 | 3,9 |
| **Gesamt** | **402,5** | **473,7** |

## Haftung aus Leasingverhältnissen (Cross-Border-Leasing)

Die Haftungsverhältnisse aus Leasingverhältnissen betreffen jene Cross-Border-Leasing-Transaktionen, die nach den Bestimmungen des SIC 27 keinen wirtschaftlichen Gehalt aufweisen und bei denen folglich die dazugehörigen Veranlagungen und Verpflichtungen nicht in der Bilanz erfasst werden. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern geht bei diesen Transaktionen davon aus, dass die Vertragspartner der zugrundeliegenden Veranlagungen – wie bisher – weiterhin ihren Zahlungsverpflichtungen vertragskonform nachkommen und somit keine über die bei Abschluss der Transaktion geleisteten Zahlungen hinausgehenden Mittelabflüsse zu erwarten sind. Die Vertragspartner der betroffenen Veranlagungen weisen ein Rating bei Standard & Poor´s von zumindest AA+ auf bzw. es bestehen subsidiär Gewährträgerhaftungen der öffentlichen Hand. Aufgrund des aufrechten Schuldverhältnisses des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns aus den Cross-Border-Leasing-Verträgen hinsichtlich der noch nicht getilgten Leasingverbindlichkeiten erfolgt ein entsprechender Vermerk dieser Verpflichtungen unter den Eventualverbindlichkeiten. Für die noch nicht getilgten Leasingverpflichtungen bestehen Sicherheiten in Form von verpfändeten Veranlagungen.

Im Falle einer Inanspruchnahme aus Cross-Border-Leasing-Verpflichtungen bestehen Regressansprüche gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns in Höhe von rd. 373,1 Mio. EUR (Vj: rd. 447,9 Mio. EUR).

## 29. Finanzinstrumente

### 29.1. Risikomanagement

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterliegt hinsichtlich seiner finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten insbesondere Risiken aus der Veränderung von Wechselkursen, Zinssätzen und Bonitäten der Vertragspartner (Kreditrisiko). Finanzielles Risikomanagement wird als Management von Marktrisiken angesehen und bedeutet die ökonomisch orientierte Steuerung der Portfolios der Einzelgesellschaften im Hinblick auf die Entwicklung von Zinsen, Währungen und Commodities. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente, um diese Risiken wirtschaftlich abzusichern. Derivative Finanzinstrumente werden nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen.

Kernaufgabe des Risikomanagements ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle Steuerung jederzeit quantifizierter Risikopositionen innerhalb eines konkret vorgegebenen Handlungsrahmens.

Die ÖBB-Holding AG, die Finanzgeschäfte im Namen und auf Rechnung der ÖBB-Infrastruktur AG und ihrer Tochterunternehmen nur nach deren Zustimmung und Auftrag durchführt, hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen, das u.a. Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken, die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten umfasst. An oberster Stelle steht bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

Finanzrisiken sind wie folgt definiert:

- 29.1.a. Zinsrisiko
- 29.1.b. Währungsrisiko
- 29.1.c. Kreditrisiko
- 29.1.d. Liquiditätsrisiko

## 29.1.a. Zinsrisiko

Risiken aus Zinssatzänderungen stellen Risiken für die Ertragskraft und den Wert des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns dar und können in folgenden Erscheinungsformen auftreten:

– Zinszahlungsrisiko (erhöhter Zinsaufwand aufgrund Marktentwicklung)
– Barwertrisiko (Wertänderung des Portfolios)

Risiken aus Marktzinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktzinsschwankungen über ein mit den Konzerngesellschaften abzustimmendes Niveau hinaus z.B. mit dem Einsatz derivativer Finanzinstrumente einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung gering zu halten.

Der Abschluss geeigneter derivativer Instrumente zum Management von Zinsrisiken (Zinsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen seitens ÖBB-Holding AG und entsprechenden Entscheidungen der Gesellschaften des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur AG. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterliegt Zinsrisiken hauptsächlich in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen Schuldenstruktur werden Zinsderivate eingesetzt, um die Risikostrategie möglichst effizient umzusetzen.

| **Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)**<br>**31.12.2014** | fixverzinsliche Finanzinstrumente<br>in Mio. EUR | variabel verzinsliche Finanzinstrumente<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Finanzielle Vermögenswerte | 563,7 | 0,1 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 0,0 | 230,8 |
| **Gesamt** | **563,7** | **230,9** |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *98,4* | *224,5* |
| | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 18.499,3 | 82,9 |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *98,8* | *17,6* |

| **Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)**<br>**31.12.2013** | fixverzinsliche Finanzinstrumente<br>in Mio. EUR | variabel verzinsliche Finanzinstrumente<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Finanzielle Vermögenswerte | 557,8 | 0,1 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 0,0 | 28,0 |
| **Gesamt** | **557,8** | **28,1** |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *156,4* | *19,4* |
| | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 17.225,0 | 170,8 |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *162,0* | *62,9* |

Die Grundgeschäfte wurden unter Bedachtnahme auf die abgeschlossenen Derivate als fix bzw. variabel verzinste Finanzinstrumente klassifiziert.

### Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche die Auswirkungen hypothetischer Änderungen der Marktzinssätze auf Ergebnis und Eigenkapital zeigen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag angewendet werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsrisiken.

Bei zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken designierten Fair Value Hedges gleichen sich die zinsbedingten Wertänderungen von Grund- und Sicherungsgeschäft in derselben Periode in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung aus. Demzufolge sind auch diese Finanzinstrumente nicht mit Zinsänderungsrisiken behaftet.

Marktzinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cash Flow Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsstromschwankungen designiert wurden, haben Auswirkungen auf die Cash Flow Hedge-Rücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

Marktzinssatzänderungen von originären, variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht im Rahmen von Cash Flow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken gesichert sind, werden bei der Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten miteinbezogen.

Marktzinssatzänderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IAS 39 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf die sonstigen Finanzaufwendungen bzw. -erträge (Bewertungsergebnis aus der Anpassung der finanziellen Vermögenswerte an den beizulegenden Zeitwert) und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

| | Wirksamkeit in GuV | | Wirksamkeit im Eigenkapital | |
|---|---|---|---|---|
| | in Mio. EUR | in Mio. EUR | in Mio. EUR | in Mio. EUR |
| | + 100 | - 100 | + 100 | - 100 |
| **Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2014** | Basispunkte | Basispunkte | Basispunkte | Basispunkte |
| **Vermögenswerte** | | | | |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 2,2 | -2,2 | 0,0 | 0,0 |
| **Schulden** | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | -0,8 | 0,8 | 7,4 | -7,7 |

| | Wirksamkeit in GuV | | Wirksamkeit im Eigenkapital | |
|---|---|---|---|---|
| | in Mio. EUR | in Mio. EUR | in Mio. EUR | in Mio. EUR |
| | + 100 | - 100 | + 100 | - 100 |
| **Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2013** | Basispunkte | Basispunkte | Basispunkte | Basispunkte |
| **Vermögenswerte** | | | | |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 0,2 | -0,1 | 0,1 | 0,0 |
| **Schulden** | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | -1,7 | 1,7 | 1,6 | -1,7 |

## 29.1.b. Währungsrisiko

Die Fremdwährungsrisiken des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns resultieren vorwiegend aus originären finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung. Diese Risiken werden zum Teil gesichert. Zum Abschlussstichtag unterlag der ÖBB-Infrastruktur-Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten. Zur Umwandlung von auf Fremdwährung lautenden finanziellen Verpflichtungen in Euro werden Cross Currency Swaps eingesetzt.

Bei Cross-Border-Leasing-Transaktionen werden sämtliche Zahlungsströme (Leasingraten wie Rückfluss aus Veranlagungen) fristenkongruent in US-Dollar abgewickelt. Sofern es bei den Veranlagungen zu keinen Ausfällen kommt, besteht somit kein Fremdwährungsrisiko.

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Nettofremdwährungsrisiko:

| Währungssensitive Finanzinstrumente 2014 | USD in Mio. | CHF in Mio. |
|---|---|---|
| Übrige finanzielle Vermögenswerte | 565,2 | 0,0 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | -2,0 | 0,0 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten | -567,0 | 0,0 |
| | **-3,8** | **0,0** |
| abzgl. Devisentermingeschäfte bzw. Währungsswaps | 8,0 | 0,0 |
| **Nettofremdwährungsrisiko** | **4,2** | **0,0** |

| Währungssensitive Finanzinstrumente 2013 | USD in Mio. | CHF in Mio. |
|---|---|---|
| Übrige finanzielle Vermögenswerte | 490,0 | 0,0 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten | -489,0 | -120,0 |
| **Nettofremdwährungsrisiko** | **1,0** | **-120,0** |

### Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Bei als zur Absicherung von Währungsrisiken designierten Fair Value und Cash Flow Hedges gleichen sich die wechselkursbedingten Wertänderungen von Grund- und Sicherungsgeschäft nahezu vollständig in derselben Periode in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung aus. Demzufolge sind diese Finanzinstrumente nicht mit Währungsrisiken in Bezug auf Ergebnis- oder Eigenkapitalwirkung verbunden.

Weiters wurden Derivate abgeschlossen, die wirtschaftlich das Fremdwährungsrisiko des Grundgeschäfts komplett absichern (Basis Swaps), für die aber Hedge Accounting nicht angewandt wird.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern war demnach nur im Berichtsjahr 2013 Währungsrisiken aus ungesicherten Fremdwährungsverbindlichkeiten ausgesetzt. Gewinne und Verluste aus Kursänderungen der diesen Geschäften zu Grunde liegenden Währungen sind in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Wenn der Euro gegenüber dem CHF per 31.12.2013 um 10% aufgewertet (abgewertet) worden wäre, wäre das Ergebnis um rd. 10,0 Mio. EUR höher (rd. 10,0 Mio. EUR niedriger) gewesen. Wenn der Euro gegenüber dem US-Dollar um 10% aufgewertet (abgewertet) worden wäre, gäbe es zu beiden Bilanzstichtagen keine wesentlichen Ergebniseffekte.

## 29.1.c. Kreditrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial durch Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vornehmlich Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, Fonds, barwertig positive Swapgeschäfte). Die dem Kontrahentenrisiko-Management zugrunde liegenden und für jeden Finanzpartner individuell vergebenen Limits werden von der ÖBB-Holding AG täglich auf Einhaltung überprüft. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterhält Geschäftsbeziehungen nur zu Finanzpartnern, die über ein definiertes Rating verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarktes vorliegt.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat ein Kontrahentenrisiko-Management eingeführt, bei dem die Limitermittlung und Limitvergabe primär auf der Auswertung von Credit Default Swap-Daten der ÖBB-Holding-Konzern-Finanzpartner basiert. Hierdurch ist eine schnelle Reaktion auf sich verändernde Risikoeinschätzungen des Kapitalmarktes hinsichtlich der Finanzpartner sichergestellt. Die jeweils aktuellen Limits und deren Ausnutzung werden täglich überwacht, um auf Marktstörungen zeitnah und risikoorientiert reagieren zu können.

Kontrahentenrisiken bestehen außerhalb der originären Geschäfte mit den Finanzpartnern auch im Zusammenhang mit Cross Border Leasing. Bei Cross-Border-Leasing-Transaktionen wurden Wertpapierdepots, Payment Undertaking Agreements (Zahlungsvereinbarungen) und Swaps mit Finanzpartnern abgeschlossen, um Leasingraten während und den Kaufpreis am Ende der Laufzeit zu bezahlen. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Verträgen finden sich in Erläuterung 30.3.

Die finanziellen Vermögenswerte des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns umfassen hauptsächlich Bankguthaben, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing und Wertpapiere. Diese Positionen stellen die maximale Gefährdung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns durch das Ausfallsrisiko im Verhältnis zu den finanziellen Vermögenswerten dar. Dieses Kreditrisiko setzt sich wie folgt zusammen:

| Kreditrisiko aus bilanziellen Finanzinstrumenten | Bruttoexposure (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen) in Mio. EUR | abzüglich Sicherheiten (FV) in Mio. EUR | Netto-Exposure in Mio. EUR |
|---|---|---|---|
| **Gesamtexposure 2014** | | | |
| Finanzielle Vermögenswerte | 599,1 | 0,0 | 599,1 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 191,3 | -5,4 | 185,9 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 409,6 | -326,1 | 83,5 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 230,9 | 0,0 | 230,9 |
| **Risiko lang- und kurzfristige Vermögenswerte** | **1.430,9** | **-331,5** | **1.099,4** |
| *davon weder überfällig, noch wertberichtigt* | | | *885,1* |
| *davon nicht überfällig, aber wertberichtigt* | | | *188,7* |
| *davon überfällig und wertberichtigt* | | | *25,6* |
| **Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen** | **397,6** | **-373,1** | **24,5** |
| **Gesamtkreditrisiko 31.12.2014** | **1.828,5** | **-704,6** | **1.123,9** |
| **Gesamtexposure 2013** | | | |
| Finanzielle Vermögenswerte | 616,9 | 0,0 | 616,9 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 163,0 | -6,8 | 156,2 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 413,5 | -330,6 | 82,9 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 28,0 | 0,0 | 28,0 |
| **Risiko lang- und kurzfristige Vermögenswerte** | **1.221,4** | **-337,4** | **884,0** |
| *davon weder überfällig, noch wertberichtigt* | | | *604,5* |
| *davon nicht überfällig, aber wertberichtigt* | | | *249,6* |
| *davon überfällig und wertberichtigt* | | | *29,9* |
| **Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen** | **469,8** | **-447,9** | **21,9** |
| **Gesamtkreditrisiko 31.12.2013** | **1.691,2** | **-785,3** | **905,9** |

Hinsichtlich der Fälligkeit der Forderungen wird auf Erläuterung 20 verwiesen.

### 29.1.d. Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel im Bereich Finanzen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraumes für alle Gesellschaften des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Liquiditätsrisiko für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern bedeutet zudem jede Einschränkung der Verschuldungs- bzw. Kapitalaufnahmefähigkeit (z.B. durch eine schlechtere Kreditbeurteilung einer Rating-Agentur oder durch ein bankeninternes Rating) im Hinblick auf Volumen und Konditionen für die Bereitstellung von finanziellen Mitteln, wodurch die Umsetzung der Unternehmensstrategie oder der finanzielle Handlungsspielraum beeinträchtigt werden könnten.

Die Aufgabe liegt daher in der Analyse des Liquiditätsrisikos sowie in der konsequenten Sicherung der Liquidität (vor allem durch Liquiditätsplanung, Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber).

Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten (undiskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären und derivativen finanziellen Verbindlichkeiten ersichtlich. Die tatsächlich erwarteten Fälligkeiten weichen von den vertraglich vereinbarten nicht ab.

| | | Cash-Flows 2015 | | Cash-Flows 2016-19 | | Cash-Flows 2020 ff. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Buchwert 31.12.2014 in Mio. EUR | Zinsen 2015 in Mio. EUR | Tilgung 2015 in Mio. EUR | Zinsen 2016-2019 in Mio. EUR | Tilgung 2016-2019 in Mio. EUR | Zinsen 2020 ff. in Mio. EUR | Tilgung 2020 ff. in Mio. EUR |
| **Originäre finanzielle Verbindlichkeiten** | | | | | | | |
| Anleihen | 15.208,2 | 528,8 | 180,6 | 1.903,7 | 3.287,9 | 2.452,2 | 11.739,7 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 2.675,9 | 98,0 | 11,0 | 387,8 | 84,3 | 929,0 | 2.580,6 |
| Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing, Sublease und CBL | 437,2 | 19,1 | 41,8 | 62,1 | 205,1 | 34,1 | 190,3 |
| übrige Finanzverbindlichkeiten | 507,3 | 10,0 | 267,1 | 32,9 | 93,8 | 10,7 | 146,4 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen | 525,6 | 0,0 | 525,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 31,3 | 0,0 | 31,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Summe** | **19.385,5** | **655,9** | **1.057,4** | **2.386,5** | **3.671,1** | **3.426,0** | **14.657,0** |

| | | Cash-Flows 2014 | | Cash-Flows 2015-18 | | Cash-Flows 2019 ff. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Buchwert 31.12.2013 in Mio. EUR | Zinsen 2014 in Mio. EUR | Tilgung 2014 in Mio. EUR | Zinsen 2015-2018 in Mio. EUR | Tilgung 2015-2018 in Mio. EUR | Zinsen 2019 ff. in Mio. EUR | Tilgung 2019 ff. in Mio. EUR |
| **Originäre finanzielle Verbindlichkeiten** | | | | | | | |
| Anleihen | 14.376,4 | 533,2 | 703,6 | 1.885,8 | 1.934,6 | 2.685,4 | 11.738,2 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 2.031,2 | 82,3 | 10,5 | 327,2 | 32,8 | 744,6 | 1.988,0 |
| Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing, Sublease und CBL | 497,6 | 22,3 | 43,7 | 72,2 | 214,6 | 51,0 | 239,3 |
| übrige Finanzverbindlichkeiten | 731,3 | 13,2 | 497,8 | 34,4 | 82,3 | 17,4 | 151,2 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen | 592,6 | 0,0 | 592,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 102,2 | 0,0 | 98,4 | 0,0 | 3,5 | 0,0 | 0,3 |
| **Summe** | 18.331,3 | 651,0 | 1.946,6 | 2.319,6 | 2.267,8 | 3.498,4 | 14.117,0 |

| | | Cash-Flows 2015 | | Cash-Flows 2016-19 | | Cash-Flows 2020 ff. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Buchwert 31.12.2014 in Mio. EUR | Zinsen 2015 in Mio. EUR | Tilgung 2015 in Mio. EUR | Zinsen 2016-2019 in Mio. EUR | Tilgung 2016-2019 in Mio. EUR | Zinsen 2020 ff. in Mio. EUR | Tilgung 2020 ff. in Mio. EUR |
| **Derivative finanzielle Verbindlichkeiten** | | | | | | | |
| Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung | 4,7 | 0,8 | 0,0 | 3,3 | 0,0 | 2,5 | 0,0 |
| Stromderivate - Cash Flow Hedge | 9,1 | 0,0 | 25,4 | 0,0 | 17,8 | 0,0 | 13,4 |
| Zinsderivate - Cash Flow Hedges | 9,5 | 2,9 | 0,0 | 9,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung | 21,7 | 0,0 | 91,8 | 0,0 | 21,3 | 0,0 | 8,1 |
| **Gesamt** | **45,0** | **3,7** | **117,2** | **12,3** | **39,1** | **2,5** | **21,5** |
| **Finanzgarantien** | | | | | | | |
| Haftung aus Cross Border Lease | 397,6 | 15,8 | 8,3 | 70,4 | 204,4 | 102,2 | 184,9 |
| Sonstige Eventualverbindlichkeiten | 4,9 | 0,0 | 4,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

| | | Cash-Flows 2014 | | Cash-Flows 2015-18 | | Cash-Flows 2019 ff. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Buchwert 31.12.2013 in Mio. EUR | Zinsen 2014 in Mio. EUR | Tilgung 2014 in Mio. EUR | Zinsen 2015-2018 in Mio. EUR | Tilgung 2015-2018 in Mio. EUR | Zinsen 2019 ff. in Mio. EUR | Tilgung 2019 ff. in Mio. EUR |
| **Derivative finanzielle Verbindlichkeiten** | | | | | | | |
| Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung | 7,5 | 1,3 | 0,3 | 3,3 | 0,6 | 3,3 | 0,0 |
| Stromderivate - Cash Flow Hedge | 16,6 | 0,0 | 28,5 | 0,0 | 39,3 | 0,0 | 0,0 |
| Zinsderivate - Cash Flow Hedges | 5,1 | 2,3 | 0,0 | 4,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung | 38,4 | 0,0 | 126,9 | 0,0 | 32,2 | 0,0 | 0,0 |
| **Gesamt** | **67,6** | **3,6** | **155,7** | **7,8** | **72,1** | **3,3** | **0,0** |
| **Finanzgarantien** | | | | | | | |
| Haftung aus Cross Border Lease | 469,8 | 21,9 | 25,1 | 100,7 | 214,9 | 115,5 | 229,8 |
| Sonstige Eventualverbindlichkeiten | 3,9 | 0,0 | 3,7 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,0 |

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Schulden gingen nicht ein. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der am 31.12.2014 bzw. am 31.12.2013 bestehenden Zinssätze ermittelt.

Hinsichtlich der derivativen finanziellen Vermögenswerte ist von folgenden Zins- bzw. Tilgungszahlungen auszugehen:

| | | Cash-Flows 2015 | | Cash-Flows 2016-19 | | Cash-Flows 2020 ff. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Buchwert 31.12.2014 in Mio. EUR | Zinsen 2015 in Mio. EUR | Tilgung 2015 in Mio. EUR | Zinsen 2016-2019 in Mio. EUR | Tilgung 2016-2019 in Mio. EUR | Zinsen 2020 ff. in Mio. EUR | Tilgung 2020 ff. in Mio. EUR |
| **Derivative finanzielle Vermögenswerte** | | | | | | | |
| Stromderivate ohne Hedge-Beziehung | 6,1 | 0,0 | 64,4 | 0,0 | 7,6 | 0,0 | 0,0 |
| Sonstige Derivate - Cash Flow Hedges | 0,3 | 0,0 | 0,9 | 0,0 | 0,4 | 0,0 | 0,0 |
| *davon Auszahlungen* | | *0,0* | *0,9* | *0,0* | *0,4* | *0,0* | *0,0* |
| Cross currency swaps ohne Hedge-Beziehung | 0,2 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| **Gesamt** | **6,6** | **0,0** | **65,4** | **0,0** | **8,1** | **0,0** | **0,0** |

| | | Cash-Flows 2014 | | Cash-Flows 2015-18 | | Cash-Flows 2019 ff. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Buchwert 31.12.2013 in Mio. EUR | Zinsen 2014 in Mio. EUR | Tilgung 2014 in Mio. EUR | Zinsen 2015-2018 in Mio. EUR | Tilgung 2015-2018 in Mio. EUR | Zinsen 2019 ff. in Mio. EUR | Tilgung 2019 ff. in Mio. EUR |
| **Derivative finanzielle Vermögenswerte** | | | | | | | |
| Stromderivate ohne Hedge-Beziehung | 22,8 | 0,0 | 89,2 | 0,0 | 9,3 | 0,0 | 0,0 |
| Cross currency swaps - Cash Flow Hedges | 0,4 | -0,9 | 0,0 | -3,8 | 0,0 | -0,9 | 0,0 |
| *davon Einzahlungen* | | *0,7* | *0,0* | *2,8* | *0,0* | 0,7 | 0,0 |
| *davon Auszahlungen* | | *-1,6* | *0,0* | *-6,6* | *0,0* | -1,6 | 0,0 |
| **Gesamt** | **23,2** | **-0,9** | **89,2** | **-3,8** | **9,3** | **-0,9** | **0,0** |

## 29.2. Sicherungsmaßnahmen

### Hedge Accounting

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern wendet Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IAS 39 (Hedge Accounting) zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen an. Dies mindert Volatilitäten in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen „Fair Value Hedge“ und „Cash-Flow Hedge“ zu unterscheiden.

Bei als Cash Flow Hedge designierten Cross Currency Swaps wird als gesichertes Risiko das reine Währungsrisiko, die Wertänderung des Grundgeschäfts aufgrund von Spotkurs-Änderungen, einbezogen. Gemäß IAS 39.100 wird der gegengleiche Betrag aus der Cash Flow Hedge-Rücklage in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht.

Bei der Absicherung von Fremdwährungsrisiken variabel verzinster Vermögenswerte und Schulden wendet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern bei Basis Swaps kein Hedge Accounting gemäß IAS 39 an, da die aus der Währungsumrechnung gemäß IAS 21 erfolgswirksam zu realisierenden Gewinne und Verluste der Grundgeschäfte in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung gleichzeitig mit den Gewinnen und Verlusten aus den als Sicherungsinstrumenten eingesetzten Derivaten ausgewiesen werden. Bei Absicherungen fix verzinster Grundgeschäfte oder geplanter Transaktionen in Fremdwährung hingegen wird die Möglichkeit der Designation als Cash Flow Hedge herangezogen.

Die von IAS 39 gestellten Anforderungen an die Anwendung des Hedge Accounting werden vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern wie folgt erfüllt:

Bei Beginn einer Sicherungsmaßnahme werden sowohl die Beziehung zwischen dem als Sicherungsinstrument eingesetzten Finanzinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel der Absicherung dokumentiert. Dazu zählt sowohl die konkrete Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu den entsprechenden Vermögenswerten/ Schulden und geplanten Transaktionen als auch die Einschätzung des Grads der Wirksamkeit der eingesetzten Sicherungsinstrumente. Bestehende Sicherungsmaßnahmen werden fortlaufend auf ihre Effektivität hin überwacht; wird ein Hedge ineffektiv, wird die Hedge-Beziehung beendet.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern führt auch Sicherungsmaßnahmen durch, die nicht die formalen Anforderungen des IAS 39 erfüllen, jedoch gemäß den Grundsätzen des Risikomanagements wirtschaftlich effektiv zur Sicherung des finanziellen Risikos beitragen.

### Fair Value Hedges

Zum 31.12.2014 und zum 31.12.2013 lagen keine Fair Value Hedges vor, nachdem diese 2013 ausgelaufen sind.

Aus der Buchwertanpassung der Grundgeschäfte resultierten im Geschäftsjahr 2013 im sonstigen Finanzertrag erfasste Gewinne von rd. 10,2 Mio. EUR, aus den Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte der Sicherungsgeschäfte wurden Verluste von rd. 10,0 Mio. EUR in der gleichen Position erfasst.

### Cash Flow Hedges – Zinsänderungs-/ Währungsrisiken

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat zur Sicherung des Zinszahlungsrisikos von variabel verzinslichen Grundgeschäften Payer Zinsswaps („Erhalte variabel – Zahle fix") abgeschlossen. Die Zahlungsstromänderungen der Grundgeschäfte, die sich aus den Veränderungen der Euribor-Rate ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Zinsswaps ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variabel verzinslichen Anleihen in festverzinsliche Finanzschulden zu transformieren und damit den Zahlungsstrom aus den finanziellen Verbindlichkeiten abzusichern.

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitenband und die Anzahl der bestehenden Cash Flow Hedges:

| | 31.12.2014 | | | 31.12.2013 | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Finanzinstrumente** | Anzahl Swaps | Nominalvolumen | | Anzahl Swaps | Nominalvolumen |
| Laufzeitende | | in Mio. EUR | Laufzeitende | | in Mio. EUR |
| Bestand | 6 | 192,4 | Bestand | 6 | 168,5 |
| *davon Laufzeitende 2015* | *1* | *0,5* | *davon Laufzeitende 2014* | *2* | *30,0* |
| *davon Laufzeitende 2016* | *0* | *0,0* | *davon Laufzeitende 2015* | *1* | *1,5* |
| *davon Laufzeitende 2017* | *2* | *54,9* | *davon Laufzeitende 2016* | *0* | *0,0* |
| *davon Laufzeitende 2018* | *2* | *37,0* | *davon Laufzeitende 2017* | *0* | *0,0* |
| *davon Laufzeitende 2019 ff* | *1* | *100,0* | *davon Laufzeitende 2018 ff* | *3* | *137,0* |

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wird prospektiv mit der Critical Terms Match Method nach IAS 39.AG108 durchgeführt. Retrospektiv wird die Wirksamkeit zu jedem Bilanzstichtag mit einem Effektivitätstest nach der Dollar-Offset-Methode überprüft. Als Grundgeschäft dient ein hypothetisches Derivat. Alle Sicherungsbeziehungen dieser Art waren zum Abschlussstichtag effektiv. Aus der erfolgsneutralen Behandlung der Wertveränderung der Sicherungsgeschäfte resultieren im Geschäftsjahr 2014 bzw. 2013 in der Cash Flow Hedge-Rücklage erfasste Beträge von rd. -9,9 Mio. EUR bzw. rd. -17,2 Mio. EUR. Diesbezüglich wird auf Erläuterung 24 verwiesen.

Zeitwertänderungen von Zinsswaps, die Sicherungsgeschäfte für künftige Zinszahlungen variabel verzinster Verbindlichkeiten darstellen, werden über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst. Diese Beträge werden in jener Periode als Finanzierungsaufwand erfasst, in der die entsprechenden Zinszahlungen aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden (2014: rd. 2,2 Mio. EUR [Vj: rd. 14,6 Mio. EUR]). Des Weiteren wurden ineffektive Teile bei Hedge-Accounting-Beziehungen in Höhe von rd. 0,04 Mio. EUR (Vj: rd. 0,5 Mio. EUR Aufwand) ertragswirksam erfasst. 2013 wurden Beträge aus Fremdwährungssicherungen in Höhe von rd. 32,4 Mio. EUR aufwandswirksam in die Gewinn- und-Verlust-Rechnung im sonstigen Finanzaufwand bzw. in den sonstigen Finanzerträgen gebucht. Aus der Beendigung von Sicherungsinstrumenten (Cash Flow Hedges) wurde der Vorjahresbestand von rd. 0,1 Mio. EUR über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital aufgelöst. 2014 wurden keine weiteren Buchungen getätigt.

## Stromderivate

a) Cash Flow Hedges

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat Stromgeschäfte (langfristige Beschaffungsverträge, Stromforwards einkaufs- und verkaufsseitig) abgeschlossen, wobei neben der Absicherung des Strombeschaffungspreises die Bewirtschaftung des Erzeugungsportfolios sowie der langfristigen Einkaufs- und Verkaufsverträgen im Vordergrund stehen. Die Termingeschäfte werden über den OTC-Markt (Forwards) getätigt. Die Zahlungsstromänderungen der geplanten Stromeinkäufe, die sich durch die Änderung des Strompreises ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Forwards, welche als Derivate nach IAS 39 einzustufen waren, ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variablen Strompreise der geplanten Stromeinkäufe zu fixieren. Insofern abgeschlossene Ein- und Verkaufskontrakte durch gegenläufige Geschäfte geschlossen wurden, werden beide Geschäfte erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert.

| | 31.12.2014 | | | 31.12.2013 | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Stromderivate in Hedge-Beziehung** | Anzahl Swaps | Nominalvolumen | | Anzahl Swaps | Nominalvolumen |
| Laufzeitende | | in Mio. EUR | | | in Mio. EUR |
| Bestand | 42 | 56,5 | Bestand | 38 | 66,4 |
| *davon Laufzeitende 2015* | *22* | *25,3* | *davon Laufzeitende 2014* | *16* | *27,7* |
| *davon Laufzeitende 2016* | *11* | *17,8* | *davon Laufzeitende 2015* | *13* | *23,2* |
| *davon Laufzeitende 2017* | *9* | *13,4* | *davon Laufzeitende 2016* | *9* | *15,5* |

Grundsätzlich erfolgt im Rahmen der Widmung eines Derivates als Sicherungsinstrument eine prospektive Effektivitätsmessung sowie zu jedem Bilanzstichtag eine retrospektive Effektivitätsmessung. Im Zuge der Effektivitätsmessung muss nachgewiesen werden, dass die Wertänderung des Derivates zwischen 80% und 125% der durch das abgesicherte Risiko verursachten Wertänderung des designierten Grundgeschäfts beträgt. Bei den gebildeten Sicherungsbeziehungen handelt es sich um Micro-Hedges, bei denen alle Parameter des Grundgeschäftes und des Absicherungsgeschäftes, die das Ausmaß der abgesicherten Wertänderung bestimmen, identisch aber gegenläufig sind. Dies ist ein Indikator für eine prospektiv wie auch retrospektiv vollständig effektive Sicherungsbeziehung. Die Effektivität wurde retrospektiv anhand der Change in Fair Value-Methode ermittelt, d.h. der Wertänderung des Sicherungsinstruments wurde die Wertänderung des Grundgeschäfts gegenübergestellt.

Die Marktwertermittlung der Stromeinkaufs- und -verkaufsforwards zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis von EEX (European Energy Exchange) Futures-Notierungen, die unter Heranziehen aktueller Zinskurven diskontiert werden.

Aus der Bilanzierung von Stromforwards als Sicherungsgeschäfte wurden im Geschäftsjahr 2014 rd. -6,8 Mio. EUR (Vj: rd. 6,0 Mio. EUR) abzüglich Ertragsteuern von rd. -1,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR) über das sonstige Ergebnis in der Cash flow Hedge-Rücklage erfasst.

b) restliche Derivate

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitsband jener Forwards, die zwar zu Sicherungszwecken abgeschlossen werden, aber unter anderem aufgrund der Schwankungen der Verbrauchsmenge nicht die formalen Anforderungen des IAS 39 für Cash Flow Hedges erfüllen.

| | | | 31.12.2014 | |
|---|---|---|---|---|
| **Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen** | Anzahl Swaps | Nominalvolumen | Anzahl Swaps | Nominalvolumen |
| Laufzeitende | Einkauf | in Mio. EUR | Verkauf | in Mio. EUR |
| Bestand | 50 | 113,1 | 50 | 72,0 |
| *davon Laufzeitende 2015* | *37* | *91,8* | *43* | *64,4* |
| *davon Laufzeitende 2016* | *13* | *21,3* | *7* | *7,6* |

| | | | 31.12.2013 | |
|---|---|---|---|---|
| **Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen** | Anzahl Swaps | Nominalvolumen | Anzahl Swaps | Nominalvolumen |
| Laufzeitende | Einkauf | in Mio. EUR | Verkauf | in Mio. EUR |
| Bestand | 65 | 167,9 | 49 | 112,2 |
| *davon Laufzeitende 2014* | *44* | *133,6* | *42* | *102,9* |
| *davon Laufzeitende 2015* | *17* | *27,5* | *6* | *7,5* |
| *davon Laufzeitende 2016* | *4* | *6,7* | *1* | *1,8* |

## 29.3. Zusätzliche Angaben gemäß IFRS 7

**Finanzielle Vermögenswerte** werden bei ihrem erstmaligen Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Dabei sind bei allen finanziellen Vermögenswerten, die in der Folge nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, die dem Erwerb direkt zurechenbaren Transaktionskosten zu berücksichtigen. Die in der Bilanz angesetzten beizulegenden Zeitwerte entsprechen in der Regel den Marktpreisen der finanziellen Vermögenswerte.

**Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten (held for trading; FAHfT)** werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Darunter fallen derivative Finanzinstrumente, die nicht in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 eingebunden sind und damit zwingend als Handelsbestand („held for trading") klassifiziert werden müssen. Ein aus der Folgebewertung resultierender Gewinn oder Verlust wird erfolgswirksam erfasst.

Unter **Loans and Receivables (Kredite und Forderungen; LaR)** werden finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmbaren Zahlungen, die nicht auf einem aktiven Markt gehandelt werden und nicht zur Veräußerung erworben wurden, ausgewiesen.

**Available for sale financial assets (zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte; AfS)** sind finanzielle Vermögenswerte, die keiner anderen Kategorie zugeordnet werden. Zwingend fallen in die Kategorie fremde Eigenkapitalinstrumente und regelmäßig auch Anteile an Investmentfonds, soweit sie nicht als at fair value through profit or loss qualifiziert werden. Grundsätzlich sind Anteile an Investmentfonds immer dieser Kategorie zuzuordnen, soweit es nicht eine nachweisbare kurzfristige Handelsaktivität gibt. Weiters sind dieser Kategorie Beteiligungen zugeordnet.

**Finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)** werden bei ihrem erstmaligen Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert und in der Folgebewertung mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

**Derivative Finanzinstrumente** werden von der ÖBB-Infrastruktur AG zur Absicherung der aus Finanztransaktionen resultierenden Zins- und Währungsrisiken sowie von Marktwertschwankungen von Stromeinkäufen eingesetzt. Gemäß IAS 39 werden alle derivativen Finanzinstrumente in der Bilanz als Vermögenswert oder Verbindlichkeit angesetzt und zum beizulegenden Zeitwert (Marktwert) bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von als Sicherungsinstrumenten gemäß IAS 39 designierten derivativen Finanzinstrumenten werden erfolgswirksam in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung oder über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (als Cash Flow Hedge-Rücklage) erfasst, je nachdem, ob das derivative Finanzinstrument zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts von Bilanzposten („Fair Value Hedges") oder Zahlungsströmen („Cash Flow Hedges") eingesetzt wird.

### Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Zahlungsmittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen deren Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise den beizulegenden Zeitwerten. Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Forderungen entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Zahlungen unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Zinsparameter.

Die bilanzierten Werte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar. Langfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte bzw. langfristige sonstige Verbindlichkeiten und Schulden sind im Wesentlichen „non-financial-instruments". Die beizulegenden Zeitwerte von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstige finanziellen Verbindlichkeiten werden als Barwerte der mit den Schulden verbundenen Zahlungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinskurve ermittelt. In der untenstehenden Überleitungsrechnung werden die non-financial-instruments und die Finanzinstrumente aus Hedge Accounting in einer eigenen Spalte dargestellt, um eine Überleitung zum Buchwert des Bilanzpostens zu ermöglichen.

Die bei den jeweiligen Bilanzposten angegebenen Fair Values in den nachstehenden Tabellen beziehen sich nur auf die Finanzinstrumente und beinhalten auch die Buchwerte der Kategorie „available-for-sale" (at Cost). Alle finanziellen Vermögenswerte und Schulden werden mit Ausnahme der unter 29.5 dargestellten Available-for-Sale-Vermögenswerte sowie der Position Cash und der emittierten Anleihen, die in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen werden, durchgängig gem. Level 2 bewertet. Level 2-Bewertungen beruhen auf anderen Eingangsparametern als die auf Stufe 1 enthaltenen notierten Preise, die für den Vermögenswert oder die Schuld entweder unmittelbar oder mittelbar zu beobachten sind. Bei langfristigen Finanzinstrumenten findet die Bewertung aufgrund abgezinster Zahlungsströme statt.

Für die angegebenen Fair Values der emittierten Anleihen in Höhe von rd. 18.162,8 Mio. EUR (Vj: rd. 15.650,0 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen, womit eine Level 1-Bewertung vorliegt. Level 1-Bewertungen sind solche, die sich aus notierten Preisen (unangepasst) auf aktiven Märkten für identische finanzielle Vermögenswerte oder Schulden ergeben. Die Quellen für die Notierungen sind Bloomberg und Reuters.

| Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2014 in Mio. EUR | Buchwert | abzüglich Non Financial Instru-ments | Financial Instruments | Available for Sale (at Fair Value) | Available for Sale (at Cost) | At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading) | Loans and Receiv-ables | Cash | Hedge Accoun-ting | Fair Value |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Langfristige Vermögenswerte** | | | | | | | | | | |
| Finanzielle Vermögenswerte | 530,5 | 0,0 | 530,5 | 100,9 | 45,4 | 0,0 | 383,9 | 0,0 | 0,3 | 574,6 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 165,6 | 165,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Kurzfristige Vermögenswerte** | | | | | | | | | | |
| Finanzielle Vermögenswerte | 66,2 | 0,0 | 66,2 | 0,0 | 0,1 | 6,3 | 59,8 | 0,0 | 0,0 | 66,2 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 178,0 | 5,4 | 172,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 172,6 | 0,0 | 0,0 | 172,6 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 243,9 | 163,7 | 80,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 80,2 | 0,0 | 0,0 | 80,2 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 230,9 | 0,0 | 230,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 230,9 | 0,0 | 230,9 |
| **Summe Buchwert je Kategorie** | | | | **100,9** | **45,5** | **6,3** | **696,5** | **230,9** | **0,3** | |

| Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2014 in Mio. EUR | Buchwert | abzüglich Non-Financial Instruments | Financial Instruments | At Amortised Cost | At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading) | Hedge Accounting | Finance Lease | Fair Value |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Langfristige Verbindlichkeiten** | | | | | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 18.350,4 | 0,0 | 18.350,4 | 18.327,8 | 12,2 | 10,2 | 0,2 | 22.515,5 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 50,6 | 50,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Kurzfristige Verbindlichkeiten** | | | | | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 523,4 | 0,0 | 523,4 | 500,6 | 14,2 | 8,4 | 0,2 | 585,4 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 528,5 | 2,8 | 525,7 | 525,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 525,7 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 280,9 | 250,0 | 30,9 | 30,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 30,9 |
| **Summe Buchwert je Kategorie** | | | | **19.385,0** | **26,4** | **18,6** | **0,4** | |

| Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2013 in Mio. EUR | Buchwert | abzüglich Non Financial Instru-ments | Financial Instruments | Available for Sale (at Fair Value) | Available for Sale (at Cost) | At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading) | Loans and Receiv-ables | Cash | Hedge Accoun-ting | Fair Value |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Langfristige Vermögenswerte** | | | | | | | | | | |
| Finanzielle Vermögenswerte | 527,3 | 0,0 | 527,3 | 36,7 | 3,6 | 0,0 | 486,6 | 0,0 | 0,4 | 596,3 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 163,5 | 163,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Kurzfristige Vermögenswerte** | | | | | | | | | | |
| Finanzielle Vermögenswerte | 87,2 | 0,0 | 87,2 | 0,1 | 0,0 | 22,8 | 64,3 | 0,0 | 0,0 | 87,2 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 152,0 | 6,8 | 145,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 145,2 | 0,0 | 0,0 | 145,2 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 250,0 | 170,1 | 79,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 79,9 | 0,0 | 0,0 | 79,9 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 28,0 | 0,0 | 28,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 28,0 | 0,0 | 28,0 |
| **Summe Buchwert je Kategorie** | | | | **36,8** | **3,6** | **22,8** | **776,0** | **28,0** | **0,4** | |

| Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2013 in Mio. EUR | Buchwert | abzüglich Non-Financial Instruments | Financial Instruments | At Amortised Cost | At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading) | Hedge Accounting | Finance Lease | Fair Value |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Langfristige Verbindlichkeiten** | | | | | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 16.404,2 | 0,0 | 16.404,2 | 16.380,5 | 12,6 | 10,7 | 0,4 | 18.736,3 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 80,2 | 76,9 | 3,3 | 3,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,3 |
| **Kurzfristige Verbindlichkeiten** | | | | | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | *1.300,0* | *0,0* | 1.300,0 | *1.255,5* | *33,1* | *11,2* | *0,2* | *1.328,6* |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 592,6 | 0,0 | 592,6 | 592,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 592,6 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 264,6 | 165,7 | 98,9 | 98,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 98,9 |
| **Summe Buchwert je Kategorie** | | | | **18.330,8** | **45,7** | **21,9** | **0,6** | |

## Saldierung von Finanzinstrumenten

Gemäß den Regelungen des IFRS 7.13C sind die in der Bilanz tatsächlich durchgeführten Saldierungen und potentielle Aufrechnungsbeträge darzustellen. Da keine Vereinbarungen betreffend tatsächlicher Saldierungen bestehen, werden in den nachfolgenden Tabellen nur die potentiellen Aufrechnungsbeträge aus Stromderivaten aufgrund von Nettingvereinbarungen und sonstigen Vereinbarungen mit Vertragspartner dargestellt:

| per 31.12.2014 | Buchwerte brutto gebucht | potentielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden | Nettobeträge nach potentieller Saldierung |
|---|---|---|---|
| | in Mio. EUR | in Mio. EUR | in Mio. EUR |
| Stromderivate Aktiv | 6,1 | -0,6 | 5,5 |
| Stromderivate Passiv | -13,6 | 0,6 | -13,0 |

| per 31.12.2013 | Buchwerte brutto gebucht | potentielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden | Nettobeträge nach potentieller Saldierung |
|---|---|---|---|
| | in Mio. EUR | in Mio. EUR | in Mio. EUR |
| Stromderivate Aktiv | 22,8 | -0,8 | 22,0 |
| Stromderivate Passiv | -31,6 | 0,8 | -30,8 |

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung und zur Konzern-Bilanz

Die Zinsergebnisse, die nicht aus Finanzinstrumenten nach den Kategorien des IAS 39 resultieren, setzen sich insbesondere aus der Auflösung des Nettobarwertvorteils aus CBL-Transaktionen und aus der Aufzinsung von Rückstellungen zusammen.

Abgegrenzte Zinszahlungen aus derivativen Finanzinstrumenten (Zinsswaps), die als Sicherungsinstrumente in Fair Value und Cash Flow Hedges gemäß IAS 39 designiert wurden, werden entsprechend als Zinsertrag oder -aufwand erfasst. Das Zinsergebnis wird den Bewertungsklassen anhand des Grundgeschäfts zugeordnet; im Berichtszeitraum wurden ausschließlich finanzielle Verbindlichkeiten gesichert.

## Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

Das Nettoergebnis, unterteilt nach Bewertungsklassen, ist aus nachfolgender Aufstellung zu entnehmen.

| | | Ergebnis aus der Folgebewertung | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **31.12.2014** | Zinsergebnis in Mio. EUR | zum Fair Value in Mio. EUR | Währungs-umrechnung in Mio. EUR | Wert-berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung in Mio. EUR | Ergebnis aus dem Abgang in Mio. EUR | Ergebnis aus Beteiligungen in Mio. EUR |
| Loans and Receivables (LaR) | 31,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Available for Sale Financial Assets (AfS) | 3,0 | 0,0 | 0,0 | -1,0 | 0,0 | 0,1 |
| Financial Instruments Held-for-Trading (FAHfT, FLHfT) | 0,0 | 2,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC) | -634,3 | 0,0 | -2,2 | 0,0 | -0,2 | 0,0 |
| Hedge Accounting | -2,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 0,1 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

| | | Ergebnis aus der Folgebewertung | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **31.12.2013** | Zinsergebnis in Mio. EUR | zum Fair Value in Mio. EUR | Währungs-umrechnung in Mio. EUR | Wert-berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung in Mio. EUR | Ergebnis aus dem Abgang in Mio. EUR | Ergebnis aus Beteiligungen in Mio. EUR |
| Loans and Receivables (LaR) | 40,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,7 | 0,0 |
| Available for Sale Financial Assets (AfS) | 4,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,7 | -0,1 |
| Financial Instruments Held-for-Trading (FAHfT, FLHfT) | 0,0 | 2,4 | 0,0 | 0,0 | 1,4 | 0,0 |
| Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC) | -644,8 | 0,0 | 1,9 | 0,0 | 29,7 | 0,0 |
| Hedge Accounting | 3,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -32,2 | 0,0 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 0,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse Financial Liabilities Measured at Amortised Cost schließt im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Anleihen und Krediten sowie Cross-Border-Leasing-Transaktionen ein. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der ÖBB-Infrastruktur-Konzern im sonstigen Finanzaufwand bzw. im sonstigen Finanzertrag. Der nach der Effektivitätsmethode berechnete Gesamtzinsertrag beträgt rd. 32,0 Mio. EUR (Vj: rd. 41,1 Mio. EUR).

Im Nettofinanzergebnis sind keine Aufwendungen aus Wertberichtigungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen und Vermögenswerten enthalten. Nähere Informationen dazu gibt Erläuterung 20.

## 29.5. Derivative Finanzinstrumente

In den nachfolgenden Tabellen sind die bilanzierten Zeitwerte sämtlicher derivativer Finanzinstrumente dargestellt. Dabei wird unterschieden, ob diese in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 (Fair Value Hedge, Cash-Flow Hedge) eingebunden sind oder nicht.

| | Vermögenswerte | | Schulden | |
|---|---|---|---|---|
| | Buchwerte 31.12.2014 in Mio. EUR | Buchwerte 31.12.2013 in Mio. EUR | Buchwerte 31.12.2014 in Mio. EUR | Buchwerte 31.12.2013 in Mio. EUR |
| **Zinsswaps** | | | | |
| ohne Hedge-Beziehung | 0,0 | 0,0 | 4,7 | 6,6 |
| Cash-Flow-Hedges | 0,0 | 0,4 | 9,5 | 5,1 |
| **Cross-Currency-Swaps** | | | | |
| ohne Hedge-Beziehung | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,9 |
| **Stromderivate** | | | | |
| ohne Hedge-Beziehung | 6,1 | 22,8 | 13,6 | 31,5 |
| Cash-Flow-Hedges | 0,0 | 0,0 | 9,1 | 16,6 |
| **Sonstige Derivate** | | | | |
| ohne Hedge-Beziehung | 0,0 | 0,0 | 8,1 | 6,7 |
| mit Hedge-Beziehung | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 0,2 |
| **Summe** | **6,6** | **23,2** | **45,0** | **67,6** |

Die sonstigen Derivate ohne Hedge-Beziehung betreffen Swaps im Zusammenhang mit einer Cross-Border-Leasing-Transaktion.

### Fair Value-Hierarchie

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie die beizulegenden Zeitwerte jener Vermögenswerte und Schulden ermittelt wurden, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, wobei eine Klassifizierung in eine dreistufige Hierarchie die Marktnähe der in die Ermittlung eingehenden Daten widerspiegelt.

| 31.12.2014 | Level 1 | Level 2 | Summe |
|---|---|---|---|
| Derivate unter Hedge Accounting | 0,0 | 0,3 | 0,3 |
| Derivate Handelsbestand | 0,0 | 6,3 | 6,3 |
| Available-for-Sale | 56,2 | 44,7 | 100,9 |
| **Finanzielle Vermögenswerte** | **56,2** | **51,3** | **107,5** |
| | | | |
| Derivate unter Hedge Accounting | 0,0 | 18,6 | 18,6 |
| Derivate Handelsbestand | 0,0 | 26,4 | 26,4 |
| **Finanzielle Schulden** | **0,0** | **45,0** | **45,0** |

| 31.12.2013 | Level 1 | Level 2 | Summe |
|---|---|---|---|
| Derivate unter Hedge Accounting | 0,0 | 0,4 | 0,4 |
| Derivate Fair Value Option | 0,0 | 22,8 | 22,8 |
| Available-for-Sale | 0,0 | 36,8 | 36,8 |
| **Finanzielle Vermögenswerte** | **0,0** | **60,0** | **60,0** |
| | | | |
| Derivate unter Hedge Accounting | 0,0 | 21,9 | 21,9 |
| Derivate Handelsbestand | 0,0 | 45,7 | 45,7 |
| **Finanzielle Schulden** | **0,0** | **67,6** | **67,6** |

Die verschiedenen Levels wurden wie folgt bestimmt:

Level 1: Notierte Preise (unangepasst) finden sich auf einem aktiven Markt für identische Finanzinstrumente.
Level 2: Es wurden andere Parameter als jene in Ebene 1, die für das Finanzinstrument beobachtbar sind (entweder direkt, d.h. als Preise oder indirekt, d.h. abgeleitet aus Preisen), verwendet.
Level 3: Es wurden Parameter verwendet, die nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten basieren.

Transfers zwischen den einzelnen Ebenen fanden nicht statt. Hinsichtlich weiterer Details zu diesen Finanzinstrumenten wird auf Erläuterung 29.3. verwiesen.

## 30. Leasingtransaktionen

### 30.1. Leasinggeber

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Eigentümerin der Schieneninfrastruktur sowie des weitaus überwiegenden Teiles der Immobilien im ÖBB-Konzern.

Bei den an Dritte vermieteten Vermögenswerten handelt es sich einerseits um als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (IAS 40) und andererseits um Gebäude, die teilweise vermietet werden, deren Anteil aber nicht überwiegend ist und die daher nicht unter IAS 40 fallen oder gesondert ausgewiesen werden können. Der weitaus überwiegende Teil der Mietverhältnisse ist kündbar. Die Infrastruktur, die der Rail Cargo Austria AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und andere Bahnbetreibern zur Nutzung gegen Entgelt (inklusive Vergütung des Bundes) zur Verfügung gestellt wird, wird auf Basis einer aktuellen Preisliste (gefahrene Kilometer oder transportierte Bruttotonnen) verrechnet, weshalb es sich dabei nicht um ein Leasingverhältnis, sondern um eine Dienstleistungsverhältnis handelt.

Es gibt rund 26.500 unbefristete, kündbare Mietverträge. Weiters bestehen auch rd. 6.600 externe befristete Mietverträge, die zwischen 2015 und 2059 enden und innerhalb des ÖBB-Konzerns 10 Verträge, die zwischen 2015 und 2107 enden, wobei es sich bei den langfristigen Verträgen um eingeräumte Baurechte an Grund und Boden handelt. Die bedingten Mieterträge beziehen sich ausschließlich auf Mietverträge und sind gegenüber Dritten und nicht mit Konzerngesellschaften abgeschlossen.

Da es sich bei den vermieteten Objekten mit Ausnahme der als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien um nicht abtrennbare Teilflächen von Gebäuden wie z.B. Bahnhöfe handelt, ist eine Angabe der Buchwerte weder zielführend noch möglich.

Die Mindestleasingzahlungen aus den befristeten operativen Leasingverträgen zum 31.12.2014 betragen:

| 31.12.2014 | Gesamt in Mio. EUR | bis zu 1 Jahr in Mio. EUR | 1 bis 5 Jahre in Mio. EUR | mehr als 5 Jahre in Mio. EUR |
|---|---|---|---|---|
| Grundstücke und Bauten | 395,7 | 27,3 | 65,1 | 303,3 |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *116,7* | *5,0* | *20,0* | *91,7* |
| Fahrpark | 9,4 | 4,3 | 5,1 | 0,0 |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *8,8* | *3,9* | *4,9* | *0,0* |
| Sonstige technische Anlagen und Maschinen | *0,9* | *0,0* | *0,2* | *0,7* |

| 31.12.2013 | Gesamt in Mio. EUR | bis zu 1 Jahr in Mio. EUR | 1 bis 5 Jahre in Mio. EUR | mehr als 5 Jahre in Mio. EUR |
|---|---|---|---|---|
| Grundstücke und Bauten | 364,5 | 26,0 | 56,8 | 281,7 |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | *75,2* | *0,8* | *3,3* | *71,1* |
| Fahrpark | *9,6* | *4,1* | *5,5* | *0,0* |
| *davon gegenüber verbundenen Unternehmen* | 7,7 | 3,1 | 4,6 | 0,0 |
| Sonstige technische Anlagen und Maschinen | *1,1* | *0,1* | *0,2* | *0,8* |

An bedingten Mietzahlungen wurden im Jahr 2014 rd. 2,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1,9 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern vermietet bestimmte Immobilien im Rahmen von Finanzierungsleasing. Die künftigen Mindestleasingzahlungen für diese Transaktionen betragen:

| **Für den 31.12.2014** | Mindestleasing-zahlungen in Mio. EUR | Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR | Barwert in Mio. EUR |
|---|---|---|---|
| 2015 | 0,3 | 0,2 | 0,1 |
| 2016- 2019 | 1,4 | 0,8 | 0,6 |
| nach 2019 | 3,7 | 1,1 | 2,6 |
| **Summe der Mindestleasingzahlungen** | **5,4** | **2,1** | **3,3** |
| abzüglich Zinsenanteil | -2,1 | | |
| **Barwert der Leasingzahlungen** | **3,3** | | |
| abzüglich kurzfristiger Anteil | -0,1 | | |
| **Langfristige Leasingforderungen** | **3,2** | | |

| Für den 31.12.2013 | Mindestleasing-zahlungen in Mio. EUR | Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR | Barwert in Mio. EUR |
|---|---|---|---|
| 2014 | 0,7 | 0,5 | 0,2 |
| 2015- 2018 | 2,6 | 1,7 | 0,9 |
| nach 2018 | 8,0 | 2,7 | 5,3 |
| **Summe der Mindestleasingzahlungen** | **11,3** | **4,9** | **6,4** |
| abzüglich Zinsenanteil | -4,9 | | |
| **Barwert der Leasingzahlungen** | **6,4** | | |
| abzüglich kurzfristiger Anteil | -0,2 | | |
| **Langfristige Leasingforderungen** | **6,2** | | |

## 30.2. Leasingnehmer

### Finanzierungsleasing

Beim überwiegenden Teil der vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Leasingnehmer eingegangenen Vereinbarungen handelt es sich um operative Leasinggeschäfte, die die Anmietung von Software und Gebäuden zum Gegenstand haben.

Darüber hinaus werden jedoch bestimmte Teile der Sachanlagen im Rahmen von Finanzierungsleasingvereinbarungen beschafft. Zu den Bilanzstichtagen orientierte sich der durchschnittliche Effektivzinssatz am 6-Monats-EURIBOR inkl. eines vertraglich vereinbarten Aufschlags. Die Zinssätze werden bei Vertragsabschluss vereinbart und sind variabel. Alle Leasingverhältnisse basieren auf schriftlich festgelegten Vertragslaufzeiten. Es wurden keine Vereinbarungen über bedingte Mietzahlungen getroffen.

Die Nettobuchwerte der Finanzierungsleasing-Anlagen je Gruppe von Vermögenswerten und deren Entwicklung sind aus dem Anlagenspiegel (Erläuterung 14) ersichtlich.

Zum Bilanzstichtag hatte der ÖBB-Infrastruktur-Konzern mit den Vermietern die folgenden Mindestleasingzahlungen aus den Finanzierungsleasingverträgen vertraglich vereinbart:

| Für den 31.12.2014 | Mindestleasing-zahlungen in Mio. EUR | Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR | Barwert in Mio. EUR |
|---|---|---|---|
| 2015 | 0,2 | 0,0 | 0,2 |
| 2016 - 2019 | 0,2 | 0,0 | 0,2 |
| nach 2019 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Summe der Mindestleasingzahlungen** | **0,4** | **0,0** | **0,4** |
| abzüglich Zinsenanteil | 0,0 | | |
| **Barwert der Leasingzahlungen** | **0,4** | | |
| abzüglich kurzfristiger Anteil | -0,2 | | |
| **Langfristige Leasingverbindlichkeiten** | **0,2** | | |

| Für den 31.12.2013 | Mindestleasing-zahlungen in Mio. EUR | Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR | Barwert in Mio. EUR |
|---|---|---|---|
| 2014 | 0,2 | 0,0 | 0,2 |
| 2015 - 2018 | 0,4 | 0,0 | 0,4 |
| nach 2018 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Summe der Mindestleasingzahlungen** | **0,6** | **0,0** | **0,6** |
| abzüglich Zinsenanteil | 0,0 | | |
| **Barwert der Leasingzahlungen** | **0,6** | | |
| abzüglich kurzfristiger Anteil | -0,2 | | |
| **Langfristige Leasingverbindlichkeiten** | **0,4** | | |

## Operatives Leasing

Die künftigen Mindestleasingzahlungen auf Grund von unkündbaren operativen Leasing-Verträgen setzen sich für jede der folgenden Perioden wie folgt zusammen:

| 2014 | Bis zu 1 Jahr in Mio. EUR | 1-5 Jahre in Mio. EUR | mehr als 5 Jahre in Mio. EUR |
|---|---|---|---|
| Grundstücke und Bauten | 8,3 | 33,3 | 79,1 |
| Technische Anlagen und Maschinen | 0,1 | 0,1 | 0,0 |
| Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung | 8,0 | 11,9 | 0,0 |
| **Gesamt** | **16,4** | **45,3** | **79,1** |

| 2013 | Bis zu 1 Jahr in Mio. EUR | 1-5 Jahre in Mio. EUR | mehr als 5 Jahre in Mio. EUR |
|---|---|---|---|
| Grundstücke und Bauten | 8,3 | 32,2 | 81,1 |
| Technische Anlagen und Maschinen | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung | 0,1 | 0,2 | 0,0 |
| **Gesamt** | **8,4** | **32,5** | **81,1** |

Bei den Operating Leasing-Verträgen handelt es sich hauptsächlich um Gebäude und EDV-Geräte. Bedingte Leasingzahlungen sind nicht angefallen. Die Leasingverträge haben eine Laufzeit bis 2040 (Betriebsführungszentrale). In den jeweiligen Berichtsperioden wurden Mindestleasingzahlungen in der Höhe von rd. 17,1 Mio. EUR (Vj: rd. 17,2 Mio. EUR), davon gegenüber verbundenen Unternehmen rd. 8,0 Mio. EUR (Vj: rd. 8,2 Mio. EUR), als Aufwand erfasst.

## 30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

Im Zeitraum von Mai 1995 bis Dezember 2002 haben die Österreichischen Bundesbahnen (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) 17 Cross-Border-Leasing („CBL")-Transaktionen über Infrastrukturanlagen und Rollmaterial abgeschlossen, wovon per 31.12.2014 sieben (Vj: neun) Transaktionen noch immer Gültigkeit haben.

Im Wesentlichen sind zwei Transaktionstypen zur Anwendung gelangt:

- Sale and Lease back: Dabei tritt der Vertragspartner als Käufer der Anlagen auf und vermietet diese an die ÖBB-Infrastruktur AG zurück.
- Lease and Lease back: Die ÖBB-Infrastruktur AG vermietet die in ihrem zivilrechtlichen Eigentum befindlichen Anlagen an den Vertragspartner und mietet diese gleichzeitig wieder zurück. Durch den Vertragspartner wurden dabei Mietvorauszahlungen geleistet.

Im Rahmen der ÖBB-Umstrukturierung Anfang 2005 wurden bei insgesamt sechs (Vj: acht) noch gültigen Transaktionen mit anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns Sublease-Agreements abgeschlossen und auch die anteiligen Nettobarwertvorteile an die jeweiligen Gesellschaften übertragen. Im Außenverhältnis zum Investor bleibt die ÖBB-Infrastruktur AG Vertragspartner.

Die von den Österreichischen Bundesbahnen am Beginn der CBL-Transaktionen vereinnahmten Beträge (Kaufpreis bzw. Mietvorauszahlung) wurden in Form von speziell strukturierten Produkten derart veranlagt, dass aus den Veranlagungen (unter Berücksichtigung der erwirtschafteten Zinsen) vor allem die künftigen Verpflichtungen bedient werden können. Die CBL-Verträge gewähren der ÖBB-Infrastruktur AG Optionen zum Rückkauf der Anlagen (Early Buyout Option) zu einem fixen Preis zu bestimmten Terminen.

Ein Teil der Leasing-Zahlungsverpflichtungen wurde durch den Abschluss von Schuldübernahmeverträgen (Payment Undertaking Agreements) gegen eine Einmalzahlung an diverse Bank- und Leasinginstitute übertragen, die bei Vertragsabschluss eine hohe Bonität hatten. In den Verträgen haben sich die Bank- bzw. Leasinginstitute verpflichtet, die vertraglich vereinbarten Zahlungen zu den festgesetzten Zahlungsterminen für ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Die den CBL-Transaktionen unterworfenen Vermögenswerte werden gemäß der in den Verträgen enthaltenen Vorschriften regelmäßig gewartet und dürfen grundsätzlich nicht veräußert, vermietet, verpfändet oder stillgelegt werden.

### Vorzeitige Auflösung von CBL-Transaktionen

Im Berichtsjahr 2014 wurden zwei (Vj: drei) CBL-Transaktionen vorzeitig beendet.

Die im Geschäftsjahr komplett aufgelösten CBL-Transaktionen betreffen rechtlich im Außenverhältnis die ÖBB-Infrastruktur AG. Beide Transaktionen wurden im Innenverhältnis weiterverrechnet, eine Transaktion an die Konzerngesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Produktion GmbH und die zweite Transaktion an die Konzerngesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG, ÖBB-Produktion GmbH sowie Rail Cargo Austria AG. Darüber hinaus wurde bei einem Trust einer bestehenden CBL-Transaktion die Kaufoption ausgeübt. Dieser Trust betrifft rechtlich im Außenverhältnis die ÖBB-Infrastruktur AG, wurde jedoch im Innenverhältnis zur Gänze an die Konzerngesellschaft ÖBB-Personenverkehr AG als Subleasenehmer weiterverrechnet.

Im Juni 2014 wurde bei einer Transaktion aufgrund einer Ratingherabstufung des Eigenkapitaltilgungsträgers (Payment Undertaking Agreement, kurz „PUA" der UniCredit Bank Austria mit Gewährträgerhaftung der Stadt Wien) von AA- auf BBB+ die vertragsmäßige Mindestbonität unterschritten. Zur Sanierung dieses Rating Trigger Events waren Sicherheiten in Form eines verpfändeten Wertpapierdepots mit US-Treasuries mit einem Volumen von rd. 68,2 Mio. USD für die Besicherung des Zeitraumes Oktober 2014 bis Dezember 2017 beizubringen. Das Depot wird fremdfinanziert. Das bestehende PUA, welches der Investor nach der Einrichtung des Depots nicht mehr als Sicherheit benötigt, dient zur Rückzahlung des Kredits. Die Transaktion betrifft rechtlich im Außenverhältnis die ÖBB-Infrastruktur AG, wird aber auf Grund der bestehenden Subleasevereinbarung zur Gänze an die ÖBB-Personenverkehr AG weiterverrechnet.

Die im Vorjahr komplett aufgelösten CBL-Transaktionen betrafen rechtlich im Außenverhältnis die ÖBB-Infrastruktur AG. Zwei Transaktionen wurden im Innenverhältnis weiterverrechnet, eine an die Konzerngesellschaft ÖBB-Personenverkehr AG und eine Transaktion an die Konzerngesellschaft RCA AG. Eine Transaktion hat die ÖBB-Infrastruktur selbst betroffen. Darüber hinaus wurde bei zwei Lots einer bestehenden CBL-Transaktion die Kaufoption ausgeübt. Diese Lots betreffen rechtlich im Außenverhältnis die ÖBB-Infrastruktur AG, wurden jedoch im Innenverhältnis zur Gänze an die Konzerngesellschaft Rail Cargo Austria AG als Subleasenehmer weiterverrechnet.

## Bilanzielle Behandlung

Allgemeine Grundsätze für sämtliche CBL-Transaktionen:

**Wirtschaftliches Eigentum der Anlagen verbleibt beim ÖBB-Infrastruktur-Konzern:** Die veräußerten und zurückgeleasten Sachanlagen werden aufgrund des unverändert fortbestehenden wirtschaftlichen Eigentums weiterhin in den Sachanlagen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns ausgewiesen. Die im Rahmen von Sublease-Agreements an andere Gesellschaften des ÖBB-Konzerns überlassenen Anlagen werden bei diesen bilanziell erfasst.

**Ratierliche Auflösung des erzielten Nettobarwertvorteils:** Der am Beginn der Transaktionen vereinnahmte Nettobarwertvorteil wird unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und zeitanteilig über die Laufzeit ertragswirksam aufgelöst. Zum 31.12.2014 betrug der noch nicht aufgelöste Nettobarwertvorteil, der auf den ÖBB-Infrastruktur-Konzern entfiel, rd. 2,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2,8 Mio. EUR). Die Erträge aus der Auflösung des Nettobarwertvorteils im Jahr 2014 in Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 10,0 Mio. EUR einschließlich rd. 9,3 Mio. EUR aus vorzeitiger Beendigung einer Transaktion) werden als Zinsertrag im Rahmen des Zinsergebnisses ausgewiesen.

### Klassifizierung der Leasingtransaktionen nach ihrem wirtschaftlichen Gehalt:

Detaillierte Vorschriften zur Darstellung von Leasingverhältnissen finden sich in IAS 17 (Leasingverhältnisse). Entscheidend ist dabei die Frage, ob der Leasingtransaktion ein wirtschaftlicher Gehalt beizumessen ist.

Die Klassifizierung der CBL-Transaktionen erfolgte auf Basis der Bestimmungen des SIC 27 (Beurteilung des wirtschaftlichen Gehaltes von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen). IAS 17 findet nur dann Anwendung, wenn der wirtschaftliche Gehalt einer Vereinbarung die Übertragung des Rechts auf Nutzung eines Vermögenswertes für einen vereinbarten Zeitraum umfasst. Unter Heranziehung der Bestimmungen des SIC 27 ergibt sich, dass zahlreiche im zivilrechtlichen Eigentum des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stehende finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere und Bankeinlagen) ebenso wie dazugehörige Leasingverbindlichkeiten mangels wirtschaftlichen Gehalts nicht die Kriterien eines Vermögenswertes bzw. einer Schuld erfüllen („verknüpfte Transaktionen“) und daher nicht bilanziert werden („off balance“).

Hinsichtlich jener Vertragspartner, die ein Rating von zumindest AA+ aufweisen bzw. für deren Erfüllung subsidiär eine Gewährträgerhaftung der öffentlichen Hand besteht und die Veranlagungen zu Gunsten des Investors verpfändet sind, wird das Ausfallsrisiko weiterhin als äußerst gering eingestuft, so dass diesbezüglich nach derzeitiger Einschätzung kein Änderungsbedarf besteht und diese Transaktionen weiterhin „off balance“ dargestellt werden. Allerdings hat sich auch die Bonität (gemessen am Rating) von in der Vergangenheit als unbedenklich eingestuften Vertragspartnern zum Teil verschlechtert. Die Vertragsbestimmungen sehen für diesen Fall unter anderem vor, dass die betroffenen Depots bzw. Payment Undertaking Agreements auszutauschen bzw. abzusichern sind.

In diesem Zusammenhang wurde bei einer Tranche einer Transaktion der bestehende Tilgungsträger durch die Beschaffung von US Treasuries abgesichert. Diese Transaktion betrifft die ÖBB-Infrastruktur AG im Außenverhältnis und ist zur Gänze an die ÖBB-Personenverkehr AG weiterverrechnet. Sämtliche Positionen sind on balance dargestellt.

### Bilanzierung von Vermögenswerten und Leasingverbindlichkeiten (nicht verknüpfte Transaktionen):

Sofern eine bilanzielle Erfassung geboten ist, wurden die Wertpapiere der Kategorie zur Veräußerung verfügbar (Wertpapiere) bzw. „Loans and Receivables“ (Veranlagungen bei Banken und Payment Undertaking Agreements) zugeordnet und mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die zur Absicherung eines Tilgungsträgers einer Tranche einer Transaktion beschafften US Treasuries wurden der Kategorie „available-for-sale“ zugeordnet. Den finanziellen Vermögenswerten stehen zunächst Leasingverbindlichkeiten und im Fall der abgesicherten Tilgungsträgers zusätzlich eine Kreditfinanzierung in grundsätzlich gleicher Höhe gegenüber. Die Umrechnung der Fremdwährungsbeträge erfolgt zum jeweiligen Stichtagskurs. Allfälligen wechselkursbedingten Wertminderungen bzw. Wertsteigerungen stehen gegengleiche Wechselkurseffekte bei den Leasingverbindlichkeiten sowie im Falle der Absicherung des Tilgungsträgers einer der Tranchen bei einer Transaktion eine Kreditfinanzierung gegenüber.

Zum Stichtag 31.12.2014 weisen grundsätzlich sämtliche Bank- und Finanzinstitute, bei denen Veranlagungen im Rahmen von Cross-Border-Leasing-Transaktionen getätigt wurden, ein Rating im Investment Grade auf. Mit Ausnahme einer Transaktion, für die die ÖBB-Infrastruktur AG selbst das wirtschaftliche Risiko trägt, bestehen auf Grund der mit anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns geschlossenen Sublease-Vereinbarungen Regressrechte im Falle von Verlusten in Folge eines Ausfalls von Veranlagungen.

Die gestiegenen Bonitätsrisiken wurden berücksichtigt, indem bei jenen Vertragspartnern, die bei Standard & Poor´s ein Rating von unter AA aufweisen und für die keine zusätzlichen Sicherheiten in Form einer Gewährträgerhaftung oder durch Verpfändung von Wertpapieren bester Bonität zugunsten der ÖBB-Infrastruktur-Konzerns bestehen, entsprechende Wertberichtigungen auf die Veranlagungen vorgenommen wurden. Die Höhe der Wertberichtigung wird dabei neben der Berücksichtigung von individuellen Umständen grundsätzlich in Form von Portfoliowertberichtigungen in Abhängigkeit von historischen Ausfallswahrscheinlichkeiten gemessen am Rating der Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion ermittelt. Zum 31.12.2014 bestehen insgesamt Wertberichtigungen auf Veranlagungen in

Höhe von umgerechnet rd. 2,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2,4 Mio. EUR). Aufgrund der mit anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns in den Sublease-Vereinbarungen vereinbarten Risikoübernahme erfolgte eine entsprechende Weiterverrechnung der gebildeten Wertberichtigungen an die ÖBB-Personenverkehr AG, die Rail Cargo Austria AG und die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH. Insgesamt wurden auf die Veranlagungen der auf die ÖBB-Infrastruktur AG zurechenbaren Transaktionen Wertberichtigungen von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) vorgenommen.

Im Konzernabschluss zum 31.12.2014 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 350,0 Mio. EUR (Vj: rd. 347,3 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2014 rd. 341,8 Mio. EUR (Vj: rd. 340,6 Mio. EUR). Aus Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere wurden 1,7 Mio. EUR (Vj: rd. -3,4 Mio. EUR) im sonstigen Ergebnis erfasst.

An Zinserträgen aus finanziellen Vermögenswerten im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen fielen im Jahr 2014 rd. 37,5 Mio. EUR (Vj: rd. 30,8 Mio. EUR) an. Diesen Erträgen stehen Zinsaufwendungen in Höhe von rd. 37,5 Mio. EUR (Vj: rd. 30,8 Mio. EUR) gegenüber.

**Behandlung von Transaktionen ohne gesonderten wirtschaftlichen Gehalt (verknüpfte Transaktionen):**

Gemäß SIC 27 wurden für diese Transaktionen keine Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erfasst. Die Depotzahlungen und Wertpapiere, die im Zusammenhang mit den Payment Undertaking Agreements geleistet und erworben wurden und die im Rahmen des Hauptleasingvertrages erhaltenen Vorauszahlungen werden daher in der Bilanz nicht berücksichtigt. Die zivilrechtlichen Verpflichtungen aus den Leasingverhältnissen werden für den Fall, dass die jeweiligen Vertragspartner unter den Schuldübernahmeverträgen den Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen, als Eventualverbindlichkeiten dargestellt. Zum 31.12.2014 betragen die Eventualverbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen rd. 397,6 Mio. EUR (Vj: rd. 469,8 Mio. EUR). Die zugrundeliegenden Veranlagungen weisen allesamt ein Rating von zumindest AA+ auf oder sind durch eine Gewährträgerhaftung der öffentlichen Hand abgesichert und haben keinen Zusammenhang mit Absicherungen von bestehenden Tilgungsträgern.

## 31. Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen (SIC 29)

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC 29 (Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen). Darunter versteht man Vereinbarungen zwischen Unternehmen über die Erbringung von Dienstleistungen, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und öffentlichen Einrichtungen gewähren.

### Konzession Liechtenstein

Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen im Sinne des SIC-29 betreffen den Bereich Schieneninfrastruktur. Am 13.6.1977 wurde der ÖBB-Infrastruktur Bau AG (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) die Konzession zum Betrieb der Eisenbahn im Fürstentum Liechtenstein erteilt, welche bis 31.12.2017 Gültigkeit hat. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist daher berechtigt und verpflichtet, in Liechtenstein die konzessionierte, dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahn während der ganzen Konzessionsdauer in ununterbrochenem vorschriftsmäßigem Betrieb zu erhalten. Das Infrastrukturvermögen in Liechtenstein steht im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und hat zum 31.12.2014 einen Buchwert von 15,8 Mio. EUR (Vj: rd. 16,2 Mio. EUR). Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

Grundsätzlich wird eine Verlängerung der Konzession angestrebt. 2011 wurde das neue liechtensteinische Eisenbahngesetz beschlossen, welches auch in Kraft getreten ist. Diese geänderte Rechtslage, nach welcher auch das liechtensteinische Recht den freien Netzzugang umzusetzen hat, ist für die Entscheidung über den Konzessionsantrag maßgeblich. Derzeit ist ein Entwurf der Konzession in Liechtenstein in Bearbeitung. Es wird erwartet, dass der Fortgang der Verhandlungen über den nahverkehrsgerechten, partiell zweigleisigen Streckenausbau, für welchen überdies nach liechtensteinischem Recht eine Volksabstimmung durchzuführen sein dürfte, wesentlichen Einfluss auf den zeitlichen Ablauf des Konzessionsverfahrens haben wird.

Obwohl grundsätzlich das Vermögen mit Auslaufen der Konzession im Jahr 2017 an Liechtenstein fallen würde, wird das betroffene Anlagenvermögen über die erwartete längere Nutzungsdauer abgeschrieben, da einerseits sowohl aufgrund des geplanten Neubaus der Strecke (welcher Gegenstand zwischenstaatlicher Vereinbarungen ist) als auch weil die ÖBB einzige Konzessionswerberin sind, mit einer Verlängerung der Lizenz gerechnet werden kann und andererseits die im Eisenbahngesetz vorgesehene Anordnung eines entschädigungslosen Heimfalles rechtlich zumindest überprüfungsbedürftig ist und im Gesetz auch ein Verzicht der Regierung vorgesehen ist.

Eine UVP-Genehmigung für den Ausbau des liechtensteinischen Abschnittes der Strecke liegt seit Dezember 2014 vor und kann nach Abschluss des Verfahrens beim BMVIT auch für Österreich bald erwartet werden. Auf dieser Grundlage stehen Verhandlungen über die Finanzierung und die Konzessionsverlängerung auf Regierungsebene unmittelbar bevor.

## 32. Transaktionen mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

### Lieferungen an bzw. von nahe stehenden Unternehmen oder Personen

Nahe stehende Unternehmen beinhalten verbundene, nicht vollkonsolidierte Unternehmen des Konzerns bzw. des ÖBB-Holding-Konzerns, assoziierte Unternehmen, die Aktionärin der ÖBB-Holding AG (Republik Österreich) sowie deren wesentlichste Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen (Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates der ÖBB-Infrastruktur AG).

Mit Gesellschaften, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt Beteiligungen hält (z.B. Österreichische Industrieholding AG, OMV Aktiengesellschaft, ASFINAG AG, Telekom Austria AG, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Verbund AG), die ebenfalls als nahe stehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs, waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung und lagen unter 3% der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen bzw. der Umsatzerlöse. Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen.

Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis des Umfangs der Geschäftsbeziehungen gewährter Rabatte getätigt.

Das Volumen der Transaktionen im Geschäftsjahr zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen der Gruppe einerseits und diesen nahe stehenden Unternehmen und Personen andererseits und die aus diesen Transaktionen offenen Forderungen bzw. Verbindlichkeiten zum Geschäftsjahresende stellen sich wie folgt dar:

| in Mio. EUR gerundet | Verbundene Unternehmen Teilkonzern Rail Cargo Austria 2014 | 2013 | Verbundene Unternehmen Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr 2014 | 2013 | Übrige verbundene Unternehmen 2014 | 2013 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Verkauf von Waren/ Dienstleistungen | 204,6 | 198,8 | 303,0 | 291,5 | 232,8 | 242,9 |
| Erwerb von Waren/ Dienstleistungen/ Anlagevermögen | 61,7 | 58,8 | 14,0 | 14,5 | 122,2 | 128,2 |
| Forderungen zum 31.12. | 36,5 | 32,9 | 107,8 | 102,8 | 192,8 | 192,8 |
| *davon sonstige finanzielle Vermögenswerte* | *7,5* | *10,7* | *57,2* | *77,6* | *40,8* | *83,4* |
| *davon Forderungen aus Lieferung und Leistung* | *29,0* | *22,2* | *50,6* | *25,2* | *102,7* | *109,4* |
| Verbindlichkeiten zum 31.12. | 26,8 | 13,1 | 4,5 | 5,3 | 229,0 | 229,0 |
| *davon sonstige finanzielle Schulden* | *3,8* | *5,7* | *0,0* | *0,0* | *112,7* | *219,2* |
| *davon Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung* | *23,0* | *7,4* | *4,5* | *5,3* | *19,2* | *9,8* |

Transaktionen mit verbundenen Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns werden in den Erläuterungen zum Konzernabschluss gesondert angegeben. Die finanziellen Schulden gegenüber den übrigen verbundenen Unternehmen bestehen im Wesentlichen auf Grund von Subleasevereinbarungen aus dem Cross-Border-Lease ausgewiesener Verbindlichkeit gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH. Dem gegenüber bestehen Forderungen gegenüber der Rail Cargo Austria AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Produktion GmbH in gleicher Höhe, welche unter den sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden.

Seitens des Mutterunternehmens ÖBB-Holding AG wurden im Berichtsjahr Leistungen u.a. in den Bereichen Controlling, Finanzen, Kommunikation, Marketing, Produktion, Technik, Sicherheit, Revision, Konzernrechnungswesen, -bilanzierung, und -steuern, Strategie, Unternehmensentwicklung, Recht, Compliance sowie strategischer Konzerneinkauf, strategisches IT-Management und strategisches Personalmanagement erbracht, die mittels Einzelvereinbarungen oder im Umlagenwege zur Verrechnung gelangt sind. Umsatzerlöse betrugen rd. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 0,9 Mio. EUR), Aufwendungen rd. 17,7 Mio. EUR (Vj: rd. 15,7 Mio. EUR). Per 31.12.2014 werden Forderungen über rd. 81,6 Mio. EUR (Vj: rd. 83,4 Mio. EUR) und Verbindlichkeiten über rd. 5,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2,7 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Forderungen gegenüber der ÖBB-Holding AG bestehen insbesondere aus Umsatzsteuerguthaben (Umsatzsteuerorganschaft).

2014 wurde von der ÖBB-Business Competence Center GmbH der Teilbetrieb „Lehrlingswesen und technische Erwachsenenbildung inklusive Berufsschule“ übernommen. Der Kaufpreis betrug rd. 0,2 Mio. EUR. Dieser Teilbetrieb besteht aus Anlagen mit einem Wert von rd. 3,5 Mio. EUR und Schulden iHv. rd. 3,3 Mio. EUR. Es waren keine Anpassungen an den beizulegenden Zeitwert notwendig.

2013 wurden von der Rail Cargo Austria AG Logistikcenter mit einem Wert von rd. 44,9 Mio. EUR erworben und an diese sowie die European Contract Logistics – Austria GmbH im Rahmen eines operativen Leasingverhältnisses weiterverleast. An Leasingverhältnissen wurde mit dem Unternehmen ÖBB-Business Competence Center GmbH (vormals ÖBB-Shared Service Center GmbH) ein Finanzierungsleasingvertrag zum Lehrlingsheim Meidling abgeschlossen. Die bilanzierte Leasingforderung beträgt rd. 3,3 Mio. EUR (Vj: rd. 6,3 Mio. EUR). Gegenüber der Rail Cargo Austria AG besteht eine finanzielle Verbindlichkeit aus der Übertragung des Logistikcenter Linz über rd. 3,8 Mio. EUR (Vj: rd. 5,7 Mio. EUR), die unter den finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesen wird.

| in Mio. EUR gerundet | Assoziierte Unternehmen 2014 | 2013 |
|---|---|---|
| Verkauf von Waren/ Dienstleistungen (Gesamterträge) | 5,1 | 5,3 |
| Erwerb von Waren/ Dienstleistungen/ Anlagevermögen (Gesamtaufwendungen) | 27,6 | 31,0 |
| Forderungen zum 31.12. | 31,5 | 27,0 |
| Verbindlichkeiten zum 31.12. | 6,1 | 6,8 |

Transaktionen mit verbundenen nicht vollkonsolidierten Unternehmen im eigenen ÖBB-Infrastruktur-Konzern fielen in untergeordnetem Ausmaß an. In beiden Geschäftsjahren gab es keine berichtspflichtigen Transaktionen mit Vorständen oder Geschäftsführern. Informationen über gegebene Garantien gegenüber verbundenen Unternehmen sind in Erläuterung 28 enthalten.

Bei den Transaktionen mit den Aufsichtsräten handelt es sich um Umsätze mit Unternehmen, bei denen die Mitglieder des Aufsichtsrates der ÖBB-Infrastruktur AG ebenfalls eine Funktion in einem Organ des Unternehmens innehaben.

# Leistungsbeziehungen mit dem Bund, Rahmenplan für Infrastruktur-Investitionen und die Haftung des Bundes

## Allgemein

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse gelegen und in §31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.

Die ÖBB-Infrastruktur AG trägt die Kosten für die Erfüllung ihrer Aufgaben. Hierzu leistet der Bund der ÖBB-Infrastruktur AG

- gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz über deren Ersuchen insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und solange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken, und
- gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz Zuschüsse zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur.

Über die Zuschüsse gemäß § 42 (1) und (2) BBG sind zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen und der ÖBB-Infrastruktur AG zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen, in denen der Zuschussgegenstand, die Höhe der dafür zu gewährenden Zuschüsse, die allgemeinen und besonderen Zuschussbedingungen und die Zahlungsmodalitäten festzulegen sind.

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (SCHIG) überwacht die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz übernommenen Verpflichtungen. Die Überwachung bezieht sich auf eine sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Mittelverwendung bei der Planung, dem Bau, der Instandhaltung, der Bereitstellung und dem Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur.

Der Rahmenplan 2014 – 2019 wurde vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG im Oktober 2014 genehmigt. Im November 2013 wurde die Zuschussvereinbarung gemäß § 42 Bundesbahngesetz, welche die Zuschüsse ab 2013 regelt, von der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen und der ÖBB Infrastruktur AG und der ÖBB Holding AG formal gefertigt. Diese Zuschussvereinbarung hatte für 2014 Gültigkeit.

## Finanzierung der Infrastruktur

Der Zuschussvertrag gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz beruht auf dem gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erstellenden Geschäftsplan. Ein Bestandteil des Geschäftsplanes ist der von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 (7) Bundesbahngesetz zu erstellende sechsjährige Rahmenplan, der jahresweise die Mittel für die Instandhaltung (insbesondere Instandsetzung und Reinvestition) sowie für die Erweiterungsinvestitionen zu enthalten hat. Geschäftsplan und Rahmenplan sind jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Gemäß Zuschussvertrag 2013 – 2018 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen gem. Rahmenplan 2013 – 2018 (mit Ausnahme des Brennerbasistunnels) bis zum Jahr 2016 75% und für die Jahre 2017 und 2018 80% der jährlichen Investitionsausgaben, für welche Zuschüsse in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität geleistet werden. Für das Projekt Brennerbasistunnel leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von 100% in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität. Als Zinssatz wird der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen.

Der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen (ohne Brennerbasistunnel) und Reinvestitionen wird laufend überprüft und gegebenenfalls für die zukünftigen Zuschüsse an die aktuellen Erfordernisse angepasst.

Für Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur leistet der Bund ebenfalls einen Zuschuss. Die Höhe des Zuschusses wird unter Berücksichtigung der Liquiditätserfordernisse auf Basis des Geschäftsplanes der ÖBB-Infrastruktur AG, der vorgegebenen Begrenzung des

Gesamtzuschusses gem. § 42 Bundesbahngesetz und der Erreichung der Zielvorgaben (Performance- bzw. Outputziele) laut Zuschussvertrag gem. §42 (1) Bundesbahngesetz festgelegt. Änderungen der Funktionalität und/oder des Umfanges der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur haben eine Erhöhung oder Verminderung des Zuschusses zur Folge. Vor derartigen Änderungen ist daher von der ÖBB-Infrastruktur AG das Einvernehmen mit dem BMVIT und dem BMF herzustellen.

Im Jahr 2014 wurde auf Basis der gültigen Zuschussvereinbarung 2013 bis 2018 ein Zuschuss in Höhe von rd. 611,4 Mio. EUR (Vj: rd. 533,2 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen (mit Ausnahme des Brennerbasistunnels), für Inspektion, Wartung und Entstörung wurden rd. 493,3 Mio. EUR (Vj: rd. 487,5 Mio. EUR) gewährt. Mit Schreiben vom 13.12.2013 wurde der Zuschussvertrag gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz auf Grund der Hochwasserkatastrophe im Jahr 2013 angepasst, wodurch der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionen 2014 um rd. 1,7 Mio. EUR (Vj: rd. 0,9 Mio. EUR) und der Zuschuss für Inspektion, Wartung und Entstörung 2014 um rd. 5,5 Mio. EUR (Vj: rd. 17,5 Mio. EUR) erhöht wurde.

Für Errichtungskosten des Brennerbasistunnels hat die ÖBB-Infrastruktur AG Kostenbeiträge in Höhe von rd. 50,0 Mio. EUR (Vj: rd. 4,3 Mio. EUR) geleistet, die der Gesellschaft nach Abzug der vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilserwerbs vereinbarten Zahlungen, vom Bund in Höhe von rd. 45,9 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR) refundiert wurden.

### Betrieb der Infrastruktur und Lehrlingskosten

Gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz leistet der Bund über Ersuchen der ÖBB-Infrastruktur AG insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und solange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie dem Bundesministerium für Finanzen einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan mit einer Vorschaurechnung vorzulegen.

Grundlage des Vertrags über den Zuschuss gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz ist insbesondere der von der ÖBB-Infrastruktur AG auf 6 Jahre zu erstellende Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz mit einer genauen Beschreibung der zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Maßnahmen zur bedarfsgerechten und sicheren Bereitstellung der Schieneninfrastruktur einschließlich der Zeit- und Kostenpläne sowie der Rationalisierungspläne und einer Vorschau der Benützungs- und anderen Entgelte. Der Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz ist jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Das BMVIT hat gemäß § 45 Bundesbahngesetz die SCHIG mit der Überwachung der Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG im Zuschussvertrag übernommenen Verpflichtungen beauftragt.

Durch diesen Zuschussvertrag werden die von der ÖBB-Infrastruktur AG im Zusammenhang mit dem Zuschuss gemäß § 42 Bundesbahngesetz zu erreichenden Zielvorgaben definiert.

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG konkret zu erreichenden Zielvorgaben gliedern sich insbesondere in Allgemeine, Qualitäts-, Sicherheits- und Effizienzzielvorgaben, die unter Bedachtnahme auf die gesetzlichen Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbart werden und sind im zwischen Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbarten Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz festgelegt.

Die Einhaltung der sich für die ÖBB-Infrastruktur AG aus dem Bundesbahngesetz ergebenden Verpflichtung der Sicherung und der laufenden Verbesserung der Qualität und der Sicherheit der zu betreibenden Schieneninfrastruktur wird im Zusammenhang mit der Zuschussgewährung über Kennzahlen bewertet.

Die jährlichen Zuschussbeträge sind, sofern zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und Bund nichts anderes vereinbart wird, im Zuge der Fortschreibung um den anteiligen Betriebsführungsaufwand für jene Schieneninfrastruktur zu reduzieren, die an andere Betreiber übertragen bzw. abweichend von den Bestimmungen zum Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz durch die ÖBB-Infrastruktur AG nicht mehr betrieben wird.

Der gesamte gemäß § 42 Bundesbahngesetz im Jahr 2014 gewährte Zuschuss beträgt rd. 1.800,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.709,5 Mio. EUR). Der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionsinvestitionen in Höhe von rd. 613,1 Mio. EUR (Vj: rd. 534,1 Mio. EUR) wurde auf Grund einer günstigeren Zinsentwicklung um rd. 36,2 Mio. EUR (Vj: rd. 16,6 Mio. EUR) auf rd. 576,9 Mio. EUR (Vj: rd. 517,5 Mio. EUR) reduziert und ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Der Zuschuss für die Betriebsführung, Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung in Höhe von rd. 1.186,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.175,4 Mio. EUR) wurde im Hinblick auf die Verschiebung von Instandhaltungen vom Jahr 2013 auf das Jahr 2014 um rd. 7,6 Mio. EUR ertragswirksam erhöht, des Weiteren auf Grund von Performanceverbesserungen in der Betriebsführung sowie der tatsächlichen Aufwendungen für die Lehrlingsausbildung um rd. 40,6 Mio. EUR (Vj: rd. 14,0 Mio. EUR) auf rd. 1.153,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.151,4 Mio. EUR) reduziert und ist unter

den Umsatzerlösen ausgewiesen. Der abgegrenzte Betrag im Zusammenhang mit dem Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 36,2 Mio. EUR (Vj: rd. 16,6 Mio. EUR) sowie im Zusammenhang mit der Betriebsführung und Lehrlingsausbildung in Höhe von rd. 40,6 Mio. EUR (Vj: rd. 18,5 Mio. EUR) wird unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Der im Jahr 2014 für die Errichtung des Brenner Basistunnels in Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR geleistete Zuschuss wird ebenfalls unter den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Entwicklung der Zuschüsse im Jahr 2014 stellt sich demnach wie folgt dar:

| in Mio. EUR | Zuschuss-vertrag 2013-2018 | Zuschuss-erhöhung | Gesamter Zuschuss | Abgrenzungen | Ertrags-wirksam 2014 |
|---|---|---|---|---|---|
| § 42 (1) Betriebsführung (exkl. Lehrlinge) | 659,1 | 0,0 | 659,1 | -38,0 | 621,1 |
| § 42 (1) Betriebsführung Lehrlinge | 28,6 | 0,0 | 28,6 | -2,6 | 26,0 |
| § 42 (2) Inspektion/Wartung/Entstörung und Instandsetzung | 493,3 | 5,5 | 498,8 | 7,6 | 506,4 |
| **Umsatzerlöse** | **1.181,0** | **5,5** | **1.186,5** | **-33,0** | **1.153,5** |
| | | | | | |
| § 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen | 611,4 | 1,7 | 613,1 | -36,2 | 576,9 |
| § 42 (2) BBT | 0,4 | 0,0 | 0,4 | -0,4 | 0,0 |
| **Sonstige betriebliche Erträge** | **611,8** | **1,7** | **613,5** | **-36,6** | **576,9** |
| | | | | | |
| **Summe** | **1.792,8** | **7,2** | **1.800,0** | **-69,6** | **1.730,4** |

Hinsichtlich der vom Bund übernommenen Haftungen des Konzerns wird auf Erläuterung 25 verwiesen.

Darüber hinaus gab es weitere Zuwendungen (idR Kostenbeiträge zu Investitionsmaßnahmen) seitens der österreichischen Landesregierungen in Höhe von rd. 49,4 Mio. EUR (Vj: rd. 48,3 Mio. EUR) bzw. Gemeinden in Höhe von rd. 14,9 Mio. EUR (Vj: rd. 11,6 Mio. EUR), wobei daraus zum Bilanzstichtag noch offene Forderungen in Höhe von rd. 3,1 Mio. EUR (Vj: rd. 7,1 Mio. EUR) und offene Verbindlichkeiten in Höhe von rd. 2,2 Mio. EUR bestehen. Des Weiteren wurden Förderungen der EU in Höhe von rd. 7,1 Mio. EUR (Vj: rd. 3,9 Mio. EUR) gewährt. Bei den Investitionszuschüssen und den EU-Förderungen handelt es sich um Kostenbeiträge der öffentlichen Hand bzw. EU, welche anschaffungskostenmindernd angesetzt wurden.

## Bezüge der Mitglieder des Vorstands

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG besteht zu beiden Bilanzstichtagen aus drei Mitgliedern. Für die Bezüge des Vorstandes wurden gem. 266 Abs. 7 UGB rd. 1.415 TEUR (Vj: rd. 1.119 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge enthalten, wobei davon rd. 362 TEUR von verbundenen Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns getragen wurden. Gesetzliche Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse wurden über rd. 22 TEUR (Vj: 15 rd. TEUR), davon rd. 6 TEUR von verbundenen Unternehmen geleistet. Die Urlaubsrückstellungen stiegen um rd. 49 TEUR von rd. 49 TEUR auf rd. 98 TEUR. Für ehemalige Vorstandsmitglieder fielen Pensionszahlungen in Höhe von rd. 41 TEUR (Vj: rd. 40 TEUR) an. Rückstellungen für Pensionen wurden um rd. 168 TEUR erhöht (Vj: rd. 59 TEUR erhöht).

Die Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstandes setzt sich aus einer fixen und einer variablen Komponente zusammen. Die Höhe der jährlichen variablen Komponenten richtet sich nach der Erreichung von Zielen, die zu Beginn des Geschäftsjahres mit dem Präsidium des Aufsichtsrates vereinbart werden.

In den Anstellungsverträgen der Topführungskräfte (Vorstände der Mutterunternehmen und Geschäftsführer von Gesellschaften in ähnlichen Ebenen) wurde eine leistungsorientierte Komponente vereinbart, wodurch sich der Erfolg des Unternehmens maßgeblich auf die Entlohnung niederschlägt. Grundsätzlich erhalten die Top-Führungskräfte einen Lohnbestandteil von 2/3 als Fixum und einen Bestandteil von 1/3 als erfolgsabhängige Komponente. Zwecks Zieldefinition wird jährlich am Beginn des Geschäftsjahres individuell je Gesellschaft eine Score Card erstellt, in der klar vereinbarte, hauptsächlich quantitative Zielgrößen festgelegt werden. Die Zielgrößen orientieren sich am Erfolg des Gesamtkonzerns, an der Strategie und an den Schwerpunkten des Gesamtkonzerns. Die tatsächlich ausbezahlten variablen Lohnbestandteile sind in den oben genannten Bezügen des Vorstandes bereits eingerechnet.

Bei den Vorständen handelt es sich um Mitarbeiter, die in einem für die Zeit der Vorstandstätigkeit karenzierten definitiven ÖBB-Dienstverhältnis nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) stehen. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht. Die Anwartschaften und Ansprüche des Vorstandes im Falle der Beendigung der Funktion bzw. des Anstellungsverhältnisses richten sich nach den entsprechenden Bestimmungen des Stellenbesetzungsgesetzes. Darüber hinaus gehende Ansprüche sind nicht gegeben.

## Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrates

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern den Mitgliedern des Aufsichtsrates die ihnen im Zusammenhang mit der Ausübung ihrer Funktion entstehenden tatsächlichen Aufwendungen gegen Rechnungslegung zu ersetzen und den Kapitalvertretern des Aufsichtsrates eine Vergütung zuzuerkennen.

Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt 9 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhält das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung eines Aufsichtsrates, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 200 EUR. Der Vorsitzende eines Aufsichtsrates erhält die doppelte Basisvergütung, ein Stellvertreter des Vorsitzenden in der ÖBB-Infrastruktur AG erhält die eineinhalbfache Basisvergütung. Für die Tätigkeit in einem weiteren Aufsichtsrat im ÖBB-Konzern erhält das Mitglied weitere 50% der oben angeführten Werte. Bei Kumulation von mehreren Funktionen darf eine Höchstgrenze von 27 TEUR (zuzüglich Sitzungsgeldern) nicht überschritten werden. Mitglieder des Aufsichtsrates, die Vorstandsmitglieder, GeschäftsführerInnen, Belegschaftsvertreter oder DienstnehmerInnen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Bezüge der Kapitalvertreter des Aufsichtsrates für ihre Tätigkeit im ÖBB-Infrastruktur-Konzern betrugen rd. 37 TEUR (Vj: rd. 36 TEUR).

## 33. Segmentberichterstattung

Ein Geschäftssegment ist ein Bereich eines Unternehmens, das Geschäftstätigkeiten betreibt, mit denen Erträge erwirtschaftet werden, bei denen Aufwendungen anfallen und dessen Betriebsergebnisse regelmäßig vom Hauptentscheidungsträger des Unternehmens im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft überprüft werden. Es ist eine Gruppe von Vermögenswerten und betrieblichen Aktivitäten, welche Produkte oder Dienstleistungen bereitstellt, die bezüglich ihrer Risiken und Chancen unterschiedlich zu denen anderer Geschäftsbereiche sind und für die einschlägige Finanzinformationen vorliegen.

## Informationen auf Unternehmensebene

Wichtige Kunden gem. IFRS 8.34 sind die ÖBB-Personenverkehr AG (Erträge über rd. 296,1 Mio. EUR [Vj: rd. 285,1 Mio. EUR]), die ÖBB-Produktion GmbH AG (Erträge über rd. 198,4 Mio. EUR [Vj: rd. 211,4 Mio. EUR]) und die Rail Cargo Austria AG (Erträge über rd. 168,8 Mio. EUR [Vj: rd. 168,1 Mio. EUR]). Diese Erträge resultieren aus dem Infrastrukturbenützungsentgelt und dem Bezug von Traktionsstrom. Diese Gesellschaften sind Teil des ÖBB-Konzerns und somit verbundene Unternehmen.

Die folgende Tabelle enthält nach Sitz des Kunden eine Gliederung der Konzernumsätze nach geographischen Märkten, ungeachtet der Herkunft der Waren/ Dienstleistungen.

| Gesamterträge | 2014<br>in Mio. EUR | 2013<br>in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Österreich | 3.095,1 | 3.023,8 |
| Deutschland | 14,9 | 21,8 |
| Übrige Märkte | 2,7 | 1,8 |
| **Gesamt** | **3.114,7** | **3.047,4** |

Die Darstellung der Buchwerte des Segmentvermögens und der Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, gegliedert nach geographischen Gebieten, entfällt, nachdem sich nahezu alle Vermögenswerte im Inland befinden. Die externen Umsatzerlöse, unterteilt nach Dienstleistungen, sind aus Erläuterung 4 ersichtlich.

## Informationen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung wird im ÖBB-Infrastruktur-Konzern gemäß der Managementstruktur durchgeführt. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verfügt nur über ein Segment – Schieneninfrastruktur.

## 34. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert haben. Innerhalb der Geldflussrechnung wird zwischen Zahlungsströmen aus der Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Darstellung der operativen Teile der Geldflussrechnung erfolgt nach der indirekten Methode. Es gab keine wechselkursbedingten Änderungen der liquiden Mittel.

Der Fonds der liquiden Mittel setzt sich neben Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auch aus kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH zusammen. Gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH bestehen kurzfristige Forderungen (Ausweis unter den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten) in Höhe von rd. 224,5 Mio. EUR (Vj: rd. 19,4 Mio. EUR) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten (Ausweis unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten) in Höhe von rd. 17,6 Mio. EUR (Vj: rd. 63,0 Mio. EUR).

Die wesentlichen Non-Cash-Transaktionen betreffen im Berichtsjahr hauptsächlich die bilanzielle Erfassung von Veranlagungen und Verpflichtungen aus CBL-Transaktionen.

## 35. Tochterunternehmen

Nachfolgende Tabellen geben Informationen über die zum 31.12.2014 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen sowie über sonstige Anteile des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

Im Berichtsjahr wurden nachstehende Gesellschaften erstkonsolidiert:
- Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG (Vj: V0)
- Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG (Vj: V0)
- Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG (Vj: V0)
- WS Service GmbH (Vj: V0)

Folgende Beteiligungsunternehmen waren im Vorjahr Teil des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns und sind im Berichtsjahr 2014 abgegangen:

| ÖBB-Infrastruktur-Konzern | Land, Sitz, Konsolidierungsart und Geschäftsgegenstand | | | Eigenkapital 31.12.2013 in TEUR | Jahresergebnis 2013 in TEUR |
|---|---|---|---|---|---|
| **Verkauf** | | | | | |
| 100% Nordbahnhof Baufeld Sechs Projektentwicklung GmbH & Co KG (Verkauf im September 2014) | A-1020 Wien | V0 | b) | 12.800 | -1 |
| 100% Nordbahnhof Baufeld 39 Projektentwicklung GmbH & Co KG (Verkauf im September 2014) | A-1020 Wien | V0 | b) | 14.820 | -1 |
| 100% ÖBB Telekom Service GmbH (Verkauf im Juli 2014) | A-1210 Wien | V | c) | 1.643 | 60 |
| 100% Hauptbahnhof Zwei Holding GmbH (Verkauf im Jänner 2014) | A-1020 Wien | V0 | b) | 24.745 | -2 |
| 100% HBF Fünf Epsilon Projektentwicklungs GmbH (Verkauf im Jänner 2014) | A-1020 Wien | V0 | b) | 1.239 | -2 |
| 100% HBF Sechs Gamma Projektentwicklungs GmbH (Verkauf im Jänner 2014) | A-1020 Wien | V0 | b) | 23.476 | -2 |
| 100% HBF Fünf Epsilon Projektentwicklung Eins GmbH & Co KG (Verkauf im Jänner 2014) | A-1020 Wien | V0 | b) | 9.571 | 0 |
| 100% HBF Fünf Epsilon Projektentwicklung Zwei GmbH & Co KG (Verkauf im Jänner 2014) | A-1020 Wien | V0 | b) | 7.327 | 0 |
| 100% HBF Fünf Epsilon Projektentwicklung Drei GmbH & Co KG (Verkauf im Jänner 2014) | A-1020 Wien | V0 | b) | 7.814 | 0 |

Nachfolgend befindet sich eine Aufstellung jener Tochterunternehmen, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG zum Bilanzstichtag direkt oder indirekt über andere verbundene Unternehmen Beteiligungen hält. Der Geschäftsgegenstand der Tochterunternehmen wird mit den Buchstaben a) bis j) beschrieben. Veränderungen von Konsolidierungsarten sind durch Fußnoten angemerkt.

| ÖBB-Infrastruktur-Konzern | Land, Sitz | Konsolidierungsart | |
|---|---|---|---|
| 100% ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft | A-1020 Wien | V | d) |
| ├► 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH | A-1020 Wien | V0 | g) |
| ├► 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG | A-1020 Wien | V0 | g) |
| ├► 100% Güterterminal Werndorf Projekt GmbH | A-1020 Wien | V | e) |
| ├► 100% Hans Hechenbichler Erdölprodukte Gesellschaft m.b.H. | A-1020 Wien | V0 | b) |
| ├► 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH | A-1150 Wien | V | f) |
| ├► 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG | A-1150 Wien | V | f) |
| ├► 100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH | A-1020 Wien | V0 | e) |
| ├► 100% ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH | A-1020 Wien | V | a) |
| ├► 100% ÖBB-Projektentwicklung GmbH | A-1020 Wien | V | b) |
| ├► 100% ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG | A-1020 Wien | V | b) |
| ├► 100% Businesscenter Linz Entwicklungs- und Verwertungs GmbH & Co KG | A-1020 Wien | V0 | b) |
| ├► 100% Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG (bis Jänner 2014: BahnhofCity WBHF Alpha GmbH & Co KG) | A-1020 Wien | V (Vj: V0) | b) |
| ├► 100% Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG | A-1020 Wien | V (Vj: V0) | b) |
| ├► 100% Europaplatz 1 Projektentwicklung GmbH & Co KG | A-1020 Wien | V0 | b) |
| ├► 100% Gauermanngasse 2-4 Projektentwicklung GmbH & Co KG | A-1020 Wien | V | b) |
| ├► 100% Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG | A-1020 Wien | V0 | b) |
| ├► 100% Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG | A-1020 Wien | V0 | b) |
| └► 100% Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG (bis Oktober 2014: BahnhofCity WBHF Beta GmbH & Co KG) | A-1020 Wien | V (Vj: V0) | b) |
| ├► 100% ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH (konzerninterner Kauf von ÖBB-Shared Service Center Gesellschaft mbH im Jänner 2014) | A-1020 Wien | V0 | i) |
| ├► 100% Rail Equipment GmbH | A-1040 Wien | V | h) |
| ├► 100% Rail Equipment GmbH & Co KG | A-1040 Wien | V | h) |
| ├► 100% WS Service GmbH | A-1020 Wien | V (Vj: V0) | d) |
| ├► 50% Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE | I-39100 Bozen | E | d) |
| ├► 30% Weichenwerk Wörth GmbH | A-3151 St. Georgen am Steinfeld | E | d) |
| ├► 25% Breitspur Planungsgesellschaft mbH | A-1010 Wien | E0 | e) |
| ├► 8% HIT Rail B.V. | NL-3500 HA Utrecht | 0 | k.A. |
| ├► stille Einlage „Am Hafen" Garagenerrichtungs- und Betriebs GmbH & Co KG | A-6900 Bregenz | 0 | k.A. |
| └► KG-Anteil Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG | A-6762 Stuben/Arlberg | 0 | k.A. |

Sollte die Angabe mit Vj: gekennzeichnet sein, beziehen sich Angaben auf das Vorjahr.

Abkürzungen:

| | |
|---|---|
| V | verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen |
| V0 | verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen |
| E | beteiligtes Unternehmen, nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen) |
| E0 | beteiligtes Unternehmen, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanziert |
| 0 | sonstiges beteiligtes Unternehmen |
| k.A. | keine Angaben |

Erläuterung der Geschäftsgegenstände der Tochterunternehmen

a) Bewirtschaftung, Verwaltung und Verwertung von Immobilien
b) Projektentwicklung und Verwertung von Liegenschaften
c) Erbringung von Telekommunikationsdienstleistungen und Planung, Errichtung und Betrieb der dafür erforderlichen Telekommunikationsnetze und -einrichtungen
d) Planung und Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen, soweit sie über Wartung oder Instandsetzung hinausgehen) von Schieneninfrastruktur, sowie Planung und Bau von damit in Zusammenhang stehenden Projekten und Projektteilen und die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur
e) Optimierung und Harmonisierung der Infrastrukturplanung und Entwicklung
f) Reinigung bzw. Sonderreinigung (z.B. Graffitientfernung) von Bahnhöfen sowie Sicherheits- und Servicedienstleistungen
g) Forschung und Entwicklung, insbesondere im Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur
h) Beschaffung, Einkauf, Finanzierung, Instandhaltung und konzernübergreifende Vermietung von schienengebundenen Fahrzeugen, Geräten und Schienenfahrzeugen
i) berufliche Aus- und Weiterbildung

Nachfolgend werden Eigenkapital und Jahresergebnis jener Tochterunternehmen dargestellt, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden und an denen zumindest 20% der Anteile gehalten werden. Die Angaben zum Eigenkapital und zum Jahresergebnis wurden aus den Jahresabschlüssen gemäß jeweiligem nationalem Bilanzierungsrecht übernommen.

| | Eigenkapital in TEUR | | Jahresergebnis in TEUR | |
|---|---|---|---|---|
| ÖBB-Infrastruktur-Konzern | 31.12.2014 | 31.12.2013 | 2014 | 2013 |
| Austrian Rail Construction & Consulting GmbH | 141 | 141 | 0 | 0 |
| Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG | 208 | 213 | -2 | 3 |
| Hans Hechenbichler Erdölprodukte Gesellschaft m.b.H. | 430 | 430 | -5 | -3 |
| Netz- und Streckenentwicklung GmbH | 394 | 378 | 15 | 3 |
| Businesscenter Linz Entwicklungs- und Verwertungs GmbH & Co KG | -1 | 0 | -1 | -1 |
| Europaplatz 1 Projektentwicklung GmbH & Co KG | -1 | 0 | -1 | -1 |
| Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG | 12.787 | 12.963 | -176 | 27 |
| Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG | -1 | 0 | -1 | -1 |
| ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH | 70 | 70 | 0 | -2 |
| Breitspur Planungsgesellschaft mbH | 1.918 | 2.180 | -262 | -275 |

## 36. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Vorstände der ÖBB-Infrastruktur AG haben den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2014 am 25.03.2015 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt.

### Ersatzsicherheiten für Cross-Border-Leasing-Transaktionen

Seit Mitte 2012 besteht durch eine Ratingverschlechterung bei Tilgungsträgern in drei Tranchen bestehender Cross-Border-Leasing-Transaktionen mit dem Investor Bank of America die vertragliche Verpflichtung, dem Investor Ersatzsicherheiten anzubieten. In den Jahren 2012 bis Ende 2014 konnte die Gesellschaft im Verhandlungswege diese Austauschverpflichtung abwenden. Im Jänner 2015 machte die Bank of America jedoch von ihrem Recht Gebrauch, Ersatzsicherheiten für die drei Tranchen zu fordern. Derzeit wird an der Umsetzung für die Beibringung von Ersatzsicherheiten in allen betroffenen Transaktionen gearbeitet.

### Streckenverkauf Wittmannsdorf - Steinabrückl

Mit Ende Februar 2015 konnte der Streckenabschnitt Wittmannsdorf – Steinabrückl verkauft werden.

### Vorzeitige Auflösung einer weiteren Cross-Border-Leasing-Transaktion

Ende Februar konnte eine weitere Cross-Border-Leasing Transaktion vorzeitig aufgelöst werden. Diese betrifft rechtlich im Außenverhältnis zwar die ÖBB-Infrastruktur AG, wird aber im Innenverhältnis auf Basis von Subleasevereinbarungen wirtschaftlich zur Gänze einer Konzernschwestergesellschaft zugerechnet.

### Verlängerung der Vorrückungszeiträume

Mit Urteil des EuGH vom 28.01.2015 (C417/13) wurde die Verlängerung der Vorrückungszeiträume um drei Jahre in § 53a BBG als unvereinbar mit EU-Recht erklärt. In diesem Zusammenhang ist auf die Ausführungen in Erläuterung 26.1. „Rückstellung für Neuberechnung des Vorrückungsstichtags für ÖBB-Angestellte“ zu verweisen.

Darüber hinaus gibt es keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die eine Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

## 37. Die Organe der Muttergesellschaft des Konzerns



| | | |
|---|---|---|
| **Vorstandsmitglieder** | | |
| Siegfried Stumpf | bis 28.02.2014 | |
| KR Ing. Franz Seiser | ab 01.03.2014 | |
| DI Franz Bauer | | |
| Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä | | |
| | | |
| **Aufsichtsratsmitglieder** | | |
| KR Ing. Franz Seiser | bis 28.02.2014 | Vorsitzender bis 17.02.2014* |
| Mag. Christian Kern | | Vorsitzender ab 17.02.2014* |
| | | 1. Stellvertreter des Vorsitzenden bis 17.02.2014 |
| Mag. Josef Halbmayr, MBA | | 1. Stellvertreter des Vorsitzenden ab 17.02.2014 |
| DI Herbert Kasser | | 2. Stellvertreter des Vorsitzenden |
| | | |
| Lic.iur. Philippe Gauderon | | |
| Mag. Maria Kubitschek | | |
| Dr. Tanja Wielgoß | | |
| | | |
| Franz Eder | bis 10.03.2014 | Belegschaftsvertreter |
| Günter Blumthaler | | Belegschaftsvertreter |
| Peter Dyduch | | Belegschaftsvertreter |
| Gottfried Winkler | | Belegschaftsvertreter |

*) Vorsitzwechsel in der a.o. Sitzung des Aufsichtsrates am 17.02.2014

Eine Darstellung über im Berichtszeitraum gewährte Vergütungen bzw. Vorschüsse und Kredite oder zugunsten dieser Personen eingegangenen Haftungsverhältnisse ist in Erläuterung 32 ersichtlich.

Wien, am 25.03.2015

Der Vorstand

| | | |
|---|---|---|
| DI Franz Bauer | Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä | KR Ing. Franz Seiser |
| Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung | Ressort Finanzen, Markt, Service | Ressort Betrieb und Systeme |

# Bestätigungsvermerk *)

## Bericht zum Konzernabschluss

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der **ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien**, für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2014 bis zum 31. Dezember 2014 geprüft. Dieser Konzernabschluss umfasst die Konzernbilanz zum 31. Dezember 2014, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Konzern-Gesamtergebnisrechnung, die Konzerngeldflussrechnung und die Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für das am 31. Dezember 2014 endende Geschäftsjahr sowie eine Zusammenfassung der wesentlichen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und sonstige Anhangangaben.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss und für die Konzernbuchführung

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind für die Konzernbuchführung sowie für die Aufstellung eines Konzernabschlusses verantwortlich, der ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns in Übereinstimmung mit den International Financial Repor-ting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB vermittelt. Diese Verantwortung beinhaltet: Gestaltung, Umsetzung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems, soweit dieses für die Aufstellung des Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, damit dieser frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist, sei es auf Grund von beabsichtigten oder unbeabsichtigten Fehlern; die Auswahl und Anwendung geeigneter Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden; die Vornahme von Schätzungen, die unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen angemessen erscheinen.

### Verantwortung des Abschlussprüfers und Beschreibung von Art und Umfang der gesetzlichen Abschlussprüfung

Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Konzernabschluss auf der Grundlage unserer Prüfung. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung sowie der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISAs) durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern, dass wir die Standesregeln einhalten und die Prüfung so planen und durchführen, dass wir uns mit hinreichender Sicherheit ein Urteil darüber bilden können, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen hinsichtlich der Beträge und sonstigen Angaben im Konzernabschluss. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers unter Berücksichtigung seiner Einschätzung des Risikos eines Auftretens wesentlicher Fehldarstellungen, sei es auf Grund von beabsichtigten oder unbeabsichtigten Fehlern. Bei der Vornahme dieser Risikoeinschätzung berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung des Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, um unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen geeignete Prüfungshandlungen festzulegen, nicht jedoch um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns abzugeben. Die Prüfung umfasst ferner die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen wesentlichen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass wir ausreichende und geeignete Prüfungsnachweise erlangt haben, sodass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil darstellt.

### Prüfungsurteil

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss nach unserer Beurteilung den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2014 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2014 bis zum 31. Dezember 2014 in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind.

### Aussagen zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der gesetzlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob die sonstigen Angaben im Konzernlagebericht nicht eine falsche Vorstellung von der Lage des Konzerns erwecken. Der Bestätigungsvermerk hat auch eine Aussage darüber zu enthalten, ob der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob die Angaben nach § 243a UGB zutreffen.

Der Konzernlagebericht steht nach unserer Beurteilung in Einklang mit dem Konzernabschluss. Die Angaben gemäß § 243a Abs. 2 UGB sind zutreffend.

Wien, am 25. März 2015

Ernst & Young

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

| | |
|---|---|
| Mag. Elfriede Baumann eh. | Mag. Christoph Harreither eh. |
| Wirtschaftsprüferin | Wirtschaftsprüfer |

*) Bei Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses in einer von der bestätigten (ungekürzten deutschsprachigen) Fassung abweichenden Form (z. B. gekürzte Fassung oder Übersetzung) darf ohne unsere Genehmigung weder der Bestätigungsvermerk zitiert noch auf unsere Prüfung verwiesen werden.

# Impressum

**Herausgeber**
ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3
1020 Wien
Tel: +43 1 93000-0
E-Mail: infra.kundenservice@oebb.at
oebb.at/infrastruktur

**Disclaimer**
Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht (umgesetzt mit FIRE.sys) ist nur in elektronischem Format verfügbar: infra.oebb.at/gb2014

**Anfragen zum Geschäftsbericht**
ÖBB-Holding AG
Konzernkommunikation & Marketing
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel: +43 1 93000-44075
E-Mail: kommunikation@oebb.at
oebb.at

**ÖBB-Kundenservice**
Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte für Bahn und Bus bei unserem ÖBB-Kundenservice.
Tel: 05-1717 aus ganz Österreich ohne Vorwahl zum Ortstarif bzw. Tel: +43 5-1717 aus dem Ausland.